

BUTLLETÍ OFICIAL DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

VIII legislatura

Període entre legislatures



Número 810

Dijous, 21 d'octubre de 2010

SUMARI

1. TRAMITACIONS CLOSES AMB TEXT APROVAT O CLOSES EN LA FORMULACIÓ

1.01. Lleis i altres normes

1.01.01. Lleis

——— Llei de l'Autoritat Catalana de Protecció de Dades

Tram. 200-00070/08

Correcció d'errades de publicació (BOPC 804)

p. 3

1.40. Acords amb relació a les institucions de la Unió Europea

1.40.02. Dictàmens amb relació a l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat per la Unió Europea

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell relativa a les mencions o marques que permetin identificar el lot a què pertany un producte alimentari

Tram. 295-00039/08

Dictamen

p. 3

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableix un programa de suport a la consolidació de la política marítima integrada

Tram. 295-00041/08

Dictamen

p. 4

1.40.03. Coneixements de les propostes

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell de modificació de la Directiva 2001/112/CE, relativa als sucres de fruites i altres productes similars destinats a l'alimentació humana

Tram. 295-00037/08

Coneixement de la proposta

p. 6

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell sobre a la comercialització i la utilització de precursors d'explosius

Tram. 295-00038/08

Coneixement de la proposta

p. 6

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableixen mesures específiques en el sector agrícola a favor de les regions ultraperifèriques de la Unió

Tram. 295-00040/08

Coneixement de la proposta

p. 6

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell relativa als atacs contra els sistemes d'informació, per la qual es deroga la Decisió marc 2005/22/JAI del Consell

Tram. 295-00045/08

Coneixement de la proposta

p. 6

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta modificada de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a la creació del sistema Eurodac per a la comparació de les empremtes dactilars

Tram. 295-00050/08

Coneixement de la proposta

p. 6

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de decisió del Parlament Europeu i del Consell relativa a les modalitats d'accés al servei públic regulat ofert pel sistema mundial de radionavegació per satèl·lit resultant del programa Galileu

Tram. 295-00051/08

Coneixement de la proposta

p. 6

3. TRAMITACIONS EN CURS

3.40. Procediments amb relació a les institucions de la Unió Europea

3.40.02. Procediments de participació en l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat per la Unió Europea

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a l'homologació i a la vigilància del mercat dels vehicles de dues o tres rodes i als quadricicles

Tram. 295-00049/08

Text presentat

p. 7

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta modificada de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a la creació del sistema Eurodac per a la comparació de les empremtes dactilars

Tram. 295-00050/08

Text presentat

p. 45

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de decisió del Parlament Europeu i del Consell relativa a les modalitats d'accés al servei públic regulat ofert pel sistema mundial de radionavegació per satèl·lit resultant del programa Galileu

Tram. 295-00051/08

Text presentat

p. 66

——— Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament

Europeu i del Consell sobre la relació estadística dels transports de mercaderies per carretera

Tram. 295-00052/08

Text presentat

p. 76

4. INFORMACIÓ

4.70. Comunicacions del president de la Generalitat i comunicacions del Govern i d'altres òrgans

4.70.01. Composició del Govern, delegacions de funcions i encàrrecs de despatx

——— Suplència en l'exercici de les funcions del vicepresident del Govern pel conseller d'Interior, Relacions Institucionals i Participació

Tram. 330-00174/08

Presentació

p. 81

NOTES

Els documents publicats en el Butlletí Oficial del Parlament de Catalunya (BOPC) són una reproducció fidel dels documents originals entrats al Registre.

La numeració del BOPC no està necessàriament vinculada a una sola data.

Aquesta publicació és impresa en paper ecològic (definició europea ECF), en compliment del que estableix la Resolució 124/III del Parlament, sobre la utilització del paper reciclat en el Parlament i en els departaments de la Generalitat, adoptada el 30 d'abril de 1990.

1. TRAMITACIONS CLOSES AMB TEXT APROVAT O CLOSES EN LA FORMULACIÓ

1.01. LLEIS I ALTRES NORMES

1.01.01. LLEIS

Llei de l'Autoritat Catalana de Protecció de Dades

Tram. 200-00070/08

Correcció d'errades de publicació (BOPC 804)

En el BOPC 804, a la pàg. 8.

Títol o epígraf: Article 8.3.d)

On diu:

«d) Proposar al Consell Assessor de Protecció de Dades la plantilla de personal de l'Autoritat.»

Ha de dir:

«d) *Aprovar* la plantilla de personal de l'Autoritat.»

1.40. ACORDS AMB RELACIÓ A LES INSTITUCIONS DE LA UNIÓ EUROPEA

1.40.02. DICTÀMENS AMB RELACIÓ A L'APLICACIÓ DELS PRINCIPIS DE SUBSIDIARIETAT I PROPORCIONALITAT PER LA UNIÓ EUROPEA

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell relativa a les mencions o marques que permetin identificar el lot a què pertany un producte alimentari

Tram. 295-00039/08

Dictamen

MESA DE LA DIPUTACIÓ PERMANENT

La Mesa de la Diputació Permanent, en la sessió tinguda el 7 d'octubre de 2010, ha estudiat el text de la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell relativa a les mencions o marques que permetin identificar el lot a què pertany un producte alimentari (tram. 295-00039/08).

Finalment, d'acord amb el que disposa l'article 188 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, que determina que el Parlament de Catalunya participa en el control del principi de subsidiarietat, la Mesa de la Diputació Permanent ha acordat d'aprovar el dictamen següent:

I. ANTECEDENTS

A. *Base jurídica*

L'article 12 del Tractat de la Unió Europea disposa que els parlaments nacionals han de vetllar perquè es respecti el principi de subsidiarietat.

L'article 6 del Protocol (núm. 2) sobre l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat estableix que correspon a cada parlament nacional o cambra d'un parlament nacional consultar, si escau, els parlaments regionals amb competències legislatives.

L'article 188 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya determina que el Parlament de Catalunya ha de participar en el control del principi de subsidiarietat amb relació als projectes d'actes legislatius de la Unió Europea.

L'article 6.1 de la Llei de l'Estat 8/1994, del 19 de maig, per la qual es regula la Comissió Mixta per a la Unió Europea, modificada per la Llei de l'Estat 24/2009, del 22 de desembre, estableix que el Congrés i el Senat han de remetre als parlaments de les comunitats autònomes les iniciatives legislatives de la Unió Europea sense perjudicar l'existència de competències autonòmiques afectades.

B. *Procediment*

De conformitat amb l'article 6.1 de la Llei de l'Estat 8/1994, la Comissió Mixta per a la Unió Europea va trametre al Parlament de Catalunya, amb data del 27 de setembre de 2010, la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell relativa a les mencions o marques que permetin identificar el lot a què pertany un producte alimentari (text codificat) [COM (2010) 506 final].

La Mesa del Parlament, en la sessió del 30 de setembre de 2010, va prendre nota del projecte d'acte legislatiu objecte de dictamen, en va ordenar la publicació, de conformitat amb el que estableix l'article 181.1 del Reglament, i va acordar que la resposta als controls dels principis de subsidiarietat tramesos per la Comissió Mixta per a la Unió Europea, si escau, la doni la Mesa de la Diputació Permanent amb l'informe previ dels Serveis Jurídics.

De conformitat amb l'article 6.2 de la Llei de l'Estat 8/1994, el termini per a remetre el dictamen a les Corts Generals fineix el 27 d'octubre de 2010.

C. *Objecte*

L'objecte de la Proposta de directiva és procedir a la codificació jurídica de la Directiva 89/3967 CEE del Consell, del 14 de juny de 1989, relativa a les mencions o marques que permetin identificar el lot a què pertany un producte alimentari.

La nova directiva que es pretén adoptar substituirà els actes que són objecte de l'operació jurídica de codificació.

La Proposta de directiva es refereix a la indicació que permet identificar el lot a què pertany un producte alimentari. L'article 1 de la Proposta defineix la noció de «lot» amb els termes següents: «conjunt d'unitats de venda d'un producte alimentari, produït, fabricat o envasat en circumstàncies pràcticament idèntiques». L'article 2 disposa que només es pot comercialitzar un producte alimentari si va acompanyat de la indicació del lot a què pertany. L'article 3 estableix que el lot és determinat en cada cas pel productor, el fabricant o l'envasador del producte alimentari o pel primer venedor establert a la Unió. La resta dels articles estableixen altres regles tècniques.

D. Competències de la Unió Europea que fonamenten el projecte d'acte legislatiu

El projecte d'acte legislatiu de la Unió Europea es basa en les següents competències de la Unió Europea: l'harmonització de legislacions que tinguin per objecte l'establiment i el funcionament del mercat interior (art. 114 del Tractat de Funcionament de la Unió Europea).

E. Competències afectades de la Generalitat de Catalunya

L'objecte de la Proposta pot afectar algunes matèries objecte de la competència de la Generalitat de Catalunya en l'àmbit del comerç i del consum (art. 121 i 123 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya).

II. OBSERVACIONS

Des d'un punt de vista jurídic, cal remarcar que es tracta d'una operació de consolidació jurídica, estrictament formal, d'una legislació ja existent i aplicada que pretén fer efectiu un dels principis fonamentals per a la realització de la lliure circulació de mercaderies en el mercat interior: el principi d'equivalència en les condicions d'accés al mercat.

A més a més, aquesta operació de consolidació jurídica contribuirà a millorar la claredat i la transparència de la normativa de la Unió Europea en aquest marc.

Consegüentment, la necessitat i el valor afegit de la intervenció de la Unió Europea, com a requisits de la subsidiarietat, resten plenament garantits.

III. CONCLUSIÓ

La Mesa de la Diputació Permanent del Parlament conclou el següent:

La Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell relativa a les mencions o marques que permetin identificar el lot a què pertany un producte alimentari s'ajusta al principi de subsidiarietat.

Palau del Parlament, 7 d'octubre de 2010

El secretari primer El president del Parlament
Jordi Miralles i Conte Ernest Benach i Pascual

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableix un programa de suport a la consolidació de la política marítima integrada

Tram. 295-00041/08

Dictamen

MESA DE LA DIPUTACIÓ PERMANENT

La Mesa de la Diputació Permanent, en la sessió tinguada el 7 d'octubre de 2010, ha estudiat el text de la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableix un programa de suport a la consolidació de la política marítima integrada (tram. 295-00041/08).

Finalment, d'acord amb el que disposa l'article 188 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, que determina que el Parlament de Catalunya participa en el control del principi de subsidiarietat, la Mesa de la Diputació Permanent ha acordat d'aprovar el dictamen següent:

I. ANTECEDENTS

A. Base jurídica

L'article 12 del Tractat de la Unió Europea disposa que els parlaments nacionals han de vetllar perquè es respecti el principi de subsidiarietat.

L'article 6 del Protocol (núm. 2) sobre l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat estableix que correspon a cada parlament nacional o cambra d'un parlament nacional consultar, si escau, els parlaments regionals amb competències legislatives.

L'article 188 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya determina que el Parlament de Catalunya ha de participar en el control del principi de subsidiarietat amb relació als projectes d'actes legislatius de la Unió Europea.

L'article 6.1 de la Llei de l'Estat 8/1994, del 19 de maig, per la qual es regula la Comissió Mixta per a la Unió Europea, modificada per la Llei de l'Estat 24/2009, del 22 de desembre, estableix que el Congrés i el Senat han de remetre als parlaments de les comunitats autònomes les iniciatives legislatives de la Unió Europea sense perjudicar l'existència de competències autonòmiques afectades.

B. Procediment

De conformitat amb l'article 6.1 de la Llei de l'Estat 8/1994, la Comissió Mixta per a la Unió Europea va trametre al Parlament de Catalunya, amb data del 30 de setembre de 2010, la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableix un programa de suport a la consolidació de la política marítima integrada.

La Mesa del Parlament, en la sessió del 30 de setembre de 2010, va prendre nota del projecte d'acte legislatiu objecte de dictamen, en va ordenar la publicació, de conformitat amb el que estableix l'article 181.1 del Reglament, i va acordar que la resposta als controls dels principis de subsidiarietat tramesos per la Comissió Mixta per a la Unió Europea, si escau, la doni la Mesa de la Diputació Permanent amb l'informe previ dels Serveis Jurídics.

De conformitat amb l'article 6.2 de la Llei de l'Estat 8/1994, el termini per a remetre el dictamen a les Corts Generals fineix el 30 d'octubre de 2010.

C. Objecte

L'objecte de la Proposta de reglament és establir un programa d'ajuda financera i d'assistència tècnica per a la consolidació i l'aplicació de la política marítima integrada. La política marítima integrada té com a objectiu promoure una estratègia global i intersectorial que inclogui mesures, pròpies de diferents polítiques, en matèria d'afers i recursos marítims i de les regions costaneres.

El programa estableix els objectius generals i específics perseguits; les accions subvencionables; la forma de contribució financera (subvencions, contractes públics i acords amb el Centre Comú d'Investigacions); els beneficiaris; els recursos pressupostaris (50 milions d'euros per al període comprès entre l'1 de gener de 2011 i el 31 de desembre de 2013), i altres mesures de control i supervisió.

Pel que fa als objectius específics del programa, s'identifiquen accions de cooperació i d'intercanvi d'informació. Així, entre d'altres, s'esmenten les següents: estimular i reforçar el diàleg i la cooperació; fomentar l'aprofitament de sinergies i l'intercanvi d'informació i de bones pràctiques; promoure la creació de plataformes i xarxes de cooperació intersectorial, i contribuir a l'establiment de mètodes i estratègies comuns.

D. Competències de la Unió Europea que fonamenten el projecte d'acte legislatiu

Atès que l'objectiu d'establir una política marítima integrada no té una base jurídica expressa en el Tractat de Funcionament de la Unió Europea, la Proposta de reglament es fonamenta en les diverses polítiques sectorials afectades. Per aquest motiu la base jurídica és múltiple.

Així, el projecte d'acte legislatiu de la Unió Europea es fonamenta, en particular, en les següents competències de la Unió, establertes pel Tractat de Funcionament de la Unió Europea: agricultura i pesca (art. 43.2); llibertat, seguretat i justícia (art. 74); control de les fronteres, asil i immigració (art. 77.2); transports (art. 91.1 i 100.2); indústria (art. 173.3); cohesió econòmica i social (art. 175); investigació i desenvolupament tecnològic (art. 188); medi ambient (art. 192.1); energia (art. 194.2), i turisme (art. 195.2).

E. Competències afectades de la Generalitat de Catalunya

Atès que l'objectiu immediat de la Proposta és facilitar ajuda financera o assistència tècnica per a facilitar accions de cooperació i d'intercanvi d'informació, no hi ha cap afectació directa i restrictiva de les competències de Generalitat de Catalunya.

Pel que fa als àmbits materials objecte d'aquestes accions, les competències de la Generalitat de Catalunya que es podrien veure afectades són les següents: pesca, medi ambient, justícia, immigració, transport, indústria, investigació, energia i turisme.

II. OBSERVACIONS

Des d'un punt de vista jurídic, cal destacar que la motivació de l'adequació de l'acte al principi de subsidiarietat, tal com exigeix expressament l'article 5 del Protocol (núm. 2) sobre l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat, es limita a repetir la definició del principi de subsidiarietat que fa el mateix article 5 del Tractat de la Unió Europea, sense cap més anàlisi. En el document de la Comissió que acompanya el projecte d'acte legislatiu, la Comissió es refereix al caràcter intersectorial i transnacional de la proposta com a criteris que podrien fonamentar la necessitat i la major eficàcia, respecte als estats membres, de l'acció de la Unió Europea.

Atès que el Tractat de Funcionament de la Unió Europea no estableix cap competència expressa en matèria de política marítima integrada i, per tant, no s'estableixen les condicions que legitimen la intervenció de la Unió Europea, la Comissió hauria d'haver motivat d'una manera més detallada i precisa la necessitat i la major eficàcia de la intervenció de la Unió Europea en aquest àmbit.

Del preàmbul de la Proposta es dedueix que tant el Parlament Europeu com el Consell mostren llur acord pel que fa a l'adopció d'aquestes mesures de finançament amb l'objectiu de consolidar aquesta política marítima integrada.

Finalment, també és remarcable que, atesa la jurisprudència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea amb relació a les competències implícites de la Unió, l'adopció de mesures com la de la Proposta podria fonamentar la competència de la Unió Europea per a desenvolupar en el futur una política marítima integrada, encara que els tractats no disposin una base jurídica expressa.

III. CONCLUSIÓ

La Mesa de la Diputació Permanent del Parlament de Catalunya conclou el següent:

Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableix un programa de suport a la consolidació de la política marítima integrada s'ajusta al principi de subsidiarietat.

Palau del Parlament, 7 d'octubre de 2010

El secretari primer
Jordi Miralles i Conte

El president del Parlament
Ernest Benach i Pascual

1.40.03. CONEIXEMENTS DE LES PROPOSTES

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell de modificació de la Directiva 2001/112/CE, relativa als sucres de fruites i altres productes similars destinats a l'alimentació humana

Tram. 295-00037/08

Coneixement de la proposta

D'acord amb l'article 181 del Reglament, el Parlament ha conegut la proposta.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell sobre a la comercialització i la utilització de precursors d'explosius

Tram. 295-00038/08

Coneixement de la proposta

D'acord amb l'article 181 del Reglament, el Parlament ha conegut la proposta.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableixen mesures específiques en el sector agrícola a favor de les regions ultraperifèriques de la Unió

Tram. 295-00040/08

Coneixement de la proposta

D'acord amb l'article 181 del Reglament, el Parlament ha conegut la proposta.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell relativa als atacs contra els sistemes d'informació, per la qual es deroga la Decisió marc 2005/22/JAI del Consell

Tram. 295-00045/08

Coneixement de la proposta

D'acord amb l'article 181 del Reglament, el Parlament ha conegut la proposta.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta modificada de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a la creació del sistema Eurodac per a la comparació de les empremtes dactilars

Tram. 295-00050/08

Coneixement de la proposta

D'acord amb l'article 181 del Reglament, el Parlament ha conegut la proposta.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de decisió del Parlament Europeu i del Consell relativa a les modalitats d'accés al servei públic regulat ofert pel sistema mundial de radionavegació per satèl·lit resultant del programa Galileu

Tram. 295-00051/08

Coneixement de la proposta

D'acord amb l'article 181 del Reglament, el Parlament ha conegut la proposta.

3. TRAMITACIONS EN CURS

3.40. PROCEDIMENTS AMB RELACIÓ A LES INSTITUCIONS DE LA UNIÓ EUROPEA

3.40.02. PROCEDIMENTS DE PARTICIPACIÓ EN L'APLICACIÓ DELS PRINCIPIS DE SUBSIDIARIETAT I PROPORCIONALITAT PER LA UNIÓ EUROPEA

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a l'homologació i a la vigilància del mercat dels vehicles de dues o tres rodes i als quadricicles

Tram. 295-00049/08

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 07.10.2010
Reg. 74593 / Recepció de la proposta:
Presidència del Parlament, 13.10.2010

ASUNTO: PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO. REGLAMENTO (UE) N.º.../2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A LA HOMOLOGACIÓN Y A LA VIGILANCIA DEL MERCADO DE LOS VEHÍCULOS DE DOS O TRES RUEDAS Y LOS CUATRICICLOS (TEXTO PERTINENTE A EFECTOS DEL EEE) [COM (2010) 542 FINAL] {SEC (2010) 1151} {SEC (2010) 1152}

En aplicació del article 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 4.10.2010

COM (2010) 542 final

2010/0271 (COD)

PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

REGLAMENTO (UE) N.º.../2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A LA HOMOLOGACIÓN Y A LA VIGILANCIA DEL MERCADO DE LOS VEHÍCULOS DE DOS O TRES RUEDAS Y LOS CUATRICICLOS

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EN

{SEC (2010) 1151}

{SEC (2010) 1152}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

– *Motivación y objetivos de la propuesta*

El término «vehículos de categoría L» abarca una amplia gama de distintos tipos de vehículos dotados de dos, tres o cuatro ruedas, p. ej., los ciclomotores y las motocicletas de dos y tres ruedas y las motocicletas con sidecar. Los denominados comúnmente «quads» y los minicoches constituyen ejemplos de vehículos de cuatro ruedas, también denominados «cuatriciclos».

En la Directiva 2002/24/CE21 del Parlamento y del Consejo (la «Directiva marco») se establecen los requisitos para la homologación de tipo de los vehículos nuevos de categoría L. Además, una serie de directivas mencionadas en la Directiva marco contienen requisitos técnicos detallados sobre los vehículos de categoría L.

La Comisión ha identificado una serie de cuestiones clave en relación con las disposiciones actuales para la homologación de tipo de los vehículos nuevos de categoría L que es necesario abordar:

– la complejidad del marco jurídico;

– el nivel de las emisiones y el incremento de la proporción de las mismas en el total de las emisiones del transporte por carretera, que se está reduciendo globalmente;

– aspectos en materia de seguridad funcional relacionados con los requisitos para la homologación de tipo;

– la carencia de un marco jurídico para los vehículos dotados con nuevas tecnologías;

– la venta y la matriculación de determinados vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes importados al mercado de la UE que no cumplen los actuales requisitos para la homologación de tipo en relación con la seguridad funcional o la protección del medio ambiente.

– *Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta*

– Directiva 2002/24/CE¹ del Parlamento Europeo y del Consejo («Directiva marco»)

– Directivas:

93/14/CEE ¹	93/30/CEE ²	93/33/CEE ³	93/93/CEE ⁴	95/1/CE ⁵
97/24/CE ⁶	2000/7/CE ⁷	2002/51/CE ⁸	2009/62/CE ⁹	2009/67/CE ¹⁰
	2009/78/CE ¹¹	2009/79/CE ¹²	2009/80/CE ¹³	2009/139/CE ¹⁴

1. DO L 121 de 15.5.1993, p. 1.

2. DO L 188 de 29.7.1993, p. 1.

3. DO L 188 de 29.7.1993, p. 32.

4. DO L 311 de 14.12.1993, p. 76.

5. DO L 52 de 8.3.1995, p. 1.

6. DO L 226 de 18.8.1997, p. 1.

7. DO L 106 de 3.5.2000, p. 1.

8. DO L 252 de 20.9.2002, p. 20.

9. DO L 198 de 30.7.2009, p. 20.

10. DO L 222 de 25.8.2009, p. 1.

11. DO L 231 de 3.9.2009, p. 8.

12. DO L 201 de 1.8.2009, p. 29.

13. DO L 202 de 4.8.2009, p. 16.

14. DO L 322 de 9.12.2009, p. 3.

La normativa sobre homologación de tipo se aborda en la iniciativa política «CARS 21»². Dicha iniciativa se puso en marcha en 2005 para efectuar una revisión del sector automovilístico desde el punto de vista de la normativa y la política, a fin de asesorar a la Comisión sobre opciones de políticas en el futuro. Uno de los motivos de la creación del Grupo CARS 21 fue la preocupación, expresada por las partes interesadas de la industria automovilística, de que el coste acumulativo de la legislación tuviera una incidencia negativa sobre la competitividad e hiciera que los vehículos fueran innecesariamente caros. En informe final relativo a CARS 21³ concluyó que, aunque debía mantenerse la mayoría de la legislación en vigor en aras de la protección de los ciudadanos y el medio ambiente, debía acometerse su simplificación para racionalizar el marco reglamentario y progresar en la armonización internacional de los requisitos. La simplificación se ha previsto en el documento de trabajo «Segundo informe de evolución sobre la estrategia para la simplificación del marco regulador» de la Comisión⁴. Cualquier posible iniciativa debe adaptarse a esta estrategia.

Con arreglo a la estrategia temática en pro de la calidad del aire⁵, la Unión Europea refuerza permanentemente las normas sobre emisiones de los vehículos de motor, en particular en el caso de los hidrocarburos, el monóxido de carbono, los óxidos de nitrógeno y las partículas. Así también sucede con esta propuesta de marco reglamentario para los vehículos de categoría L.

Las medidas sobre homologación de tipo de este marco jurídico también son coherentes con el Programa de acción europeo de seguridad vial 2010-2020 y la Carta europea de la seguridad vial⁶ 2000-2010. Dicha

1. DO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

2. <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>.

3. <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>.

4. COM(2008) 33 final de 30.1.2008, propuesta nº 49, p. 32.

5. <http://ec.europa.eu/environment/archives/cape/general/keydocs.htm>.

6. <http://www.erscharter.eu/>.

Carta tiene por objetivo reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en 2010. Por desgracia, los conductores de vehículos de categoría L son el grupo con las mayores tasas de fallecimientos y lesiones de los usuarios de las carreteras.

Finalmente, a fin de mejorar la aplicación y la ejecución del nuevo Reglamento, esta propuesta también incorpora una serie de disposiciones de la Decisión nº 768/2008/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre un marco común para la comercialización de los productos⁷. En ellas se especifican las responsabilidades de los agentes económicos de la cadena de suministro y las distintas autoridades de vigilancia del mercado implicadas, en particular con respecto a la vigilancia posterior a la comercialización y el control de los productos que acceden al mercado de la Unión Europea. Asimismo, se aumenta el nivel de exigencia de los requisitos relativos a los organismos o entidades en los que los Estados miembros pueden delegar algunas actividades de evaluación de los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, para garantizar la existencia de condiciones de competencia equitativas y evitar la distorsión de la competencia que puede provocar la existencia de niveles distintos de exigencia y de desempeño aplicados por dichas entidades terceras al someter a ensayo, inspeccionar y evaluar vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes para los que se solicita la homologación de tipo.

2. CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

– Consulta de las partes interesadas

La Comisión Europea puso en marcha una consulta pública para recoger la opinión de las partes interesadas sobre sus propuestas esbozadas de nueva normativa para la homologación de vehículos de categoría L. Se publicó un documento de consulta⁸ a fin de proporcionar información general y solicitar las opiniones sobre el nuevo marco jurídico que ha de sustituir al actual.

Los destinatarios de la consulta pública fueron los grupos que se verían más afectados por la propuesta de nuevo marco jurídico, entre los que cabe citar a las autoridades de homologación de tipo de los Estados miembros, los fabricantes, los proveedores y los consumidores. Se publicó en inglés, francés y alemán en un sitio web establecido específicamente para ello.

7. DO L 218 de 13.8.2008, p. 82.

8. http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/index.htm.

La Comisión Europea ha acusado recepción de todas las respuestas a la consulta, que se han puesto a disposición pública⁹.

– Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados:

Al elaborar la propuesta, la Comisión ha consultado a las partes interesadas de diversas formas:

La consulta pública en internet tuvo lugar entre el 22 de diciembre de 2008 y el 27 de febrero de 2009 y abarcó los aspectos posiblemente controvertidos de la propuesta. Se recibieron reacciones de los Estados miembros, de la industria fabricante de componentes y de vehículos de categoría L, de organizaciones de transporte, de organizaciones de representación de los usuarios, de organizaciones no gubernamentales y de ciudadanos particulares.

Los elementos del proyecto de propuesta han sido debatidos en varias reuniones del Grupo de Trabajo sobre Vehículos de Categoría L (MCWG) de la Comisión Europea¹⁰.

Finalmente, se celebraron muchas reuniones bilaterales con partes interesadas concretas, en las que estas pudieron expresar libremente sus opiniones y puntos de vista.

– Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta:

La Comisión Europea recibió cincuenta y siete respuestas a la consulta por internet. Las partes interesadas plantearon varias cuestiones. Los resultados de la consulta pública se sintetizaron en un informe¹¹, y se presentaron y se debatieron el 29 de junio de 2009 en una reunión del Grupo de Trabajo sobre Vehículos de la Categoría L (MCWG) de la Comisión Europea, en la que se invitó a todas las partes interesadas a presentar sus observaciones.

La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta informa en detalle de las cuestiones planteadas y expone cómo se han tenido en cuenta.

– *Evaluación de impacto*

Para cada uno de los principales aspectos de la propuesta, se analizaron distintas opciones enumerando las posibles ventajas y desventajas desde los puntos de vista económico, medioambiental, social y de la seguridad. En el análisis se incluyeron tanto los aspectos cualitativos como cuantitativos. En la fase siguiente, se compararon las distintas opciones y se identificó y describió una opción favorita o una combinación lógica de dos opciones favoritas. Estas opciones favoritas forman la base de este nuevo Reglamento marco.

El proyecto de informe fue examinado por el Comité de Evaluación de Impacto y las mejoras recomenda-

das se integraron en el informe definitivo en la medida de lo posible. El dictamen del Comité de Evaluación de Impacto sobre el informe se publica junto con esta propuesta, así como el informe definitivo sobre la evaluación de impacto y su resumen.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

– *Base jurídica*

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

– *Principio de subsidiariedad*

Antes del establecimiento de la homologación de tipo UE de los vehículos de categoría L, se establecieron normas a escala de los Estados miembros. Esta legislación adoptada por los Estados miembros a menudo presentaba diferencias, y los fabricantes que vendían vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes en varios mercados estaban obligados a adaptar su producción a los Estados miembros a los que iban destinados los mismos, y tenían que someterlos a ensayo en cada Estado miembro en cuestión, lo que requería tiempo y suponía costes. Por tanto, la existencia de distintas normas nacionales obstaculizaba el comercio y perjudicaba el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior.

Así pues, fue necesario establecer directivas a escala de la UE, en especial para abordar las preocupaciones transfronterizas en toda la UE relativas a la seguridad y a los efectos perjudiciales sobre la salud y el medio ambiente de la contaminación atmosférica. Las medidas de cada Estado miembro pueden controlar los niveles altos de emisiones en el ámbito urbano local, pero las emisiones globales no se detienen en la frontera de un Estado miembro. Este asunto de ámbito europeo solo puede abordarse con medidas armonizadas a escala de la UE. La Directiva marco 2002/24/CE1, basada en el artículo 95 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, fue concebida para tal fin y tenía por objetivo establecer un mercado interno garantizando un alto nivel de protección de la salud, la seguridad y el medio ambiente. Este razonamiento sigue siendo válido en la actualidad, ya que se precisa una actuación de la Unión Europea para evitar la fragmentación del mercado interior y garantizar un nivel elevado e igual para todos de protección en toda Europa.

Otro valor añadido de la normativa de la UE es que la industria podrá aprovechar las economías de escala gracias a la existencia de requisitos jurídicos armonizados: por ejemplo, se podrán fabricar vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes para todo el mercado europeo, en vez de adaptarlos a cada Estado miembro para obtener la homologación de tipo nacional. Asimismo, la adaptación del marco jurídico al progreso técnico garantizará condiciones de competencia equitativas para los fabricantes con respecto a las novedades tecnológicas. Los consumidores se beneficiarán de precios más bajos en los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, que

9. http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/contributions.htm.

10. http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg_motorcycle&vm=detailed&sb=Title.

11. http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/results_report.pdf.

están sometidos permanentemente a presiones debido a la competencia en toda la UE.

Finalmente, reforzar las medidas de vigilancia del mercado contribuirá a garantizar la existencia de las mismas normas para todos los fabricantes que vendan o que sean responsables de la puesta en servicio de vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes y garantizará que los requisitos para la homologación de tipo relativos a la protección del medio ambiente y a la seguridad de los vehículos sean efectivos.

– *Principio de proporcionalidad*

La propuesta cumple este principio, 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 ambiental.

– *Instrumentos elegidos*

Un reglamento marco resulta adecuado para garantizar el cumplimiento sin necesidad de transposición a la legislación de los Estados miembros.

La propuesta utiliza el planteamiento por niveles introducido originariamente a petición del Parlamento Europeo y utilizado en otros actos legislativos en el ámbito de la homologación de tipo UE de los vehículos de motor. Este planteamiento prevé tres fases para la legislación:

– las disposiciones fundamentales y el ámbito de aplicación serán establecidos por el Parlamento Europeo y el Consejo en un reglamento basado en el artículo 114 del TFUE siguiendo el procedimiento legislativo ordinario;

– las especificaciones técnicas por las que se aplican las disposiciones fundamentales se establecerán en tres actos delegados (artículo 290), adoptados mediante el procedimiento de comitología:

1) Un Reglamento sobre requisitos de eficacia medioambiental y de funcionamiento de la propulsión:

- la compatibilidad electromagnética;
- procedimientos de ensayo relativos al medio ambiente acerca de las emisiones de escape, las emisiones de evaporación, las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de combustible;
- la velocidad máxima por construcción, el par máximo y la potencia máxima neta del motor;
- el sonido.

2) Un Reglamento sobre requisitos de seguridad funcional de los vehículos y asuntos conexos:

- los avisadores acústicos;
- el frenado, incluidos los sistemas de frenado antibloqueo y los sistemas de frenado combinado;
- la seguridad eléctrica;
- las estructuras de protección delanteras y traseras;
- los cristales, los limpiaparabrisas y lavaparabrisas y los dispositivos de desempañado y de desescarchado;

- la identificación de los mandos, luces testigo e indicadores;
- la instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa;
- la visibilidad trasera;
- los cinturones de seguridad y sus anclajes;
- los neumáticos;
- los sistemas de protección de los ocupantes del vehículo, incluido el acondicionamiento interior, los reposacabezas y las puertas del vehículo;
- la limitación de la velocidad del vehículo por construcción;
- la integridad de la estructura del vehículo.

3) Un reglamento sobre requisitos para la fabricación de vehículos:

- las medidas contra la manipulación;
- los dispositivos de acoplamiento y de fijación;
- los dispositivos de protección contra la utilización no autorizada;
- los salientes exteriores;
- el almacenamiento de combustible;
- las plataformas de carga;
- las masas y las dimensiones;
- los sistemas de diagnóstico a bordo;
- los dispositivos de retención para pasajeros y los apoyapiés;
- la información relativa a la reparación y el mantenimiento;
- el emplazamiento para el montaje de la placa posterior de matrícula;
- los caballetes de apoyo;
- las inscripciones reglamentarias.

• Un acto de ejecución (artículo 291) establecerá las disposiciones administrativas, como la ficha de características, las definiciones del certificado de homologación de tipo, el certificado de conformidad y los requisitos de conformidad de la producción asociados, etc.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La presente propuesta de Reglamento marco no tiene repercusiones para el presupuesto de la Unión Europea con respecto a las dos primeras fases de reducción de los límites de emisiones (Euro 4 y 5 para las motocicletas, Euro 3 y 4 para los demás vehículos de categoría L). La tercera fase incluirá la fase Euro 6 para las motocicletas y la fase Euro 5 para los demás vehículos de la categoría L (ciclomotores, triciclos y cuatriciclos). Estos límites equivalen absolutamente a los límites de emisiones Euro 5 para turismos. Se prevé otro estudio más para determinar las repercusiones a corto plazo en el medio ambiente de las fases Euro 3, 4 y 5 y si la fase Euro 6, establecida como objetivo, es adecuada dentro

del plazo definido. El estudio estará finalizado en el período 2016-2017 y se financiará con el presupuesto de la Comisión.

5. INFORMACIÓN ADICIONAL

El acto propuesto se refiere a asuntos pertinentes para elEEE y, por tanto, debe hacerse extensivo al Espacio Económico Europeo.

2010/0271 (COD)

PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

REGLAMENTO (UE) N.º.../2010 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A LA HOMOLOGACIÓN Y A LA VIGILANCIA DEL MERCADO DE LOS VEHÍCULOS DE DOS O TRES RUEDAS Y LOS CUATRICICLOS

(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 Europeo¹²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹³,

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 mercancías, personas, servicios y capitales debe estar garantizada. A tal fin, la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas²¹ estableció un sistema integral de homologación de tipo CE para dichos vehículos. Dichos principios deben seguirse aplicando en el caso del presente Reglamento y sus actos delegados y de ejecución.

(2) El sistema de homologación de tipo EU tiene por objetivo permitir a cada Estado miembro confirmar que cada tipo de vehículo ha sido sometido a los controles previstos en el presente Reglamento, sus actos delegados o de ejecución, y que el fabricante del mismo ha obtenido un certificado de homologación de tipo. Por otra parte, obliga a los fabricantes a expedir un certificado de conformidad para cada vehículo producido con arreglo a la homologación de tipo. Cuando un vehículo vaya

acompañado de dicho certificado, podrá ser vendido y matriculado para su utilización en toda la Unión.

(3) El presente Reglamento tiene por objetivo establecer normas armonizadas para la homologación de vehículos de la categoría L, a fin de garantizar el funcionamiento del mercado interior. Los vehículos de la categoría L son vehículos de dos, tres o cuatro ruedas, como los vehículos de motor de dos ruedas, los triciclos de motor, los cuatriciclos de carretera y los minicoches. Además, los objetivos consisten en simplificar el marco jurídico actual, contribuir a reducir la contribución a las emisiones globales del transporte de carretera y a que ésta sea más proporcionada, aumentar el nivel global de seguridad, adaptarse al progreso técnico y reforzar la normativa sobre vigilancia del mercado.

(4) La Directiva 2002/24/CE y sus directivas específicas han sido modificadas en diversas ocasiones y de forma sustancial. En aras de la claridad, la racionalidad y la simplificación, la Directiva 2002/24/CE y sus directivas específicas deben ser derogadas y sustituidas por un reglamento y un número reducido de actos delegados y de ejecución. El recurso a un reglamento debe garantizar que las disposiciones son aplicables directamente y pueden actualizarse con mucha más rapidez y eficiencia a fin de tener mejor en cuenta el progreso técnico.

(5) Para simplificar la legislación en materia de homologación de tipo con arreglo a las recomendaciones del Informe del Grupo CARS 21: «Marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI»¹⁴, es conveniente derogar todas las directivas específicas sin reducir el nivel de protección. Los requisitos establecidos en dichas directivas deben transferirse al presente Reglamento o a sus actos delegados y deben sustituirse, cuando proceda, por referencias a los Reglamentos correspondientes de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), incorporados al Derecho de la Unión con arreglo al artículo 4 de la 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. Dicho Acuerdo se refiere a la aprobación de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que puedan montarse o utilizarse en éstos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («Acuerdo de 1958 revisado») ¹⁵. Para reducir la carga administrativa del proceso de homologación de tipo se debe permitir que los fabricantes de vehículos realicen la homologación de tipo de conformidad con el presente Reglamento, cuando proceda, directamente mediante la obtención de la homologación con arreglo a los Reglamentos CEPE¹⁶ pertinentes que figuran en el anexo I del presente Reglamento y en los actos delegados específicos.

(6) Por lo tanto, deben integrarse en el procedimiento de homologación de tipo UE los Reglamentos CEPE y

14. COM(2007) 22 final.

15. DO L 346 de 17.12.1997, p. 78.

16. <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/wp29pub2002e.pdf>.

12. DO L [...] de [...], p. [...].

13. DO L [...] de [...], p. [...].

sus enmiendas a los que la Unión se adhiera en aplicación de la Decisión 97/836/CE, ya sea como requisitos para la homologación de tipo UE de vehículos o como alternativas a la legislación vigente de la Unión. En particular, cuando la Unión decida que un Reglamento CEPE deba formar parte de los requisitos de la homologación de tipo UE de vehículos y deba sustituir a la legislación de la Unión, deben delegarse competencias a la Comisión para que efectúe las adaptaciones necesarias del presente Reglamento o adopte los actos de ejecución necesarios.

(7) El presente Reglamento debe contener requisitos esenciales para la protección del medio ambiente y la seguridad funcional de los vehículos. Los principales elementos del presente Reglamento se basan en los resultados de una evaluación de impacto¹⁷, en la que se analizan distintas opciones enumerando las posibles ventajas y desventajas desde los puntos de vista económico, medioambiental, de la seguridad y social. En el análisis se incluyeron tanto los aspectos cualitativos como cuantitativos. Una vez comparadas las distintas opciones, se identificaron las opciones favoritas, que se eligieron como base del presente Reglamento.

(8) Los objetivos del presente Reglamento no deben verse afectados por determinados sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que se monten en los vehículos después de su venta, matriculación o puesta en servicio. Por lo tanto, deben adoptarse medidas adecuadas para garantizar que los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que puedan montarse en los vehículos y que puedan dificultar significativamente el funcionamiento de sistemas que son esenciales para la seguridad funcional o la protección del medio ambiente se sometan a control previo de la autoridad de homologación antes de su venta, matriculación o puesta en servicio.

(9) La Directiva 95/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de febrero de 1995, relativa a la velocidad máxima de fábrica, al par máximo y a la potencia máxima neta del motor de los vehículos de motor de dos o tres ruedas⁶ proporcionó a los Estados miembros la posibilidad de denegar la matriculación inicial y las matriculaciones sucesivas en sus territorios de los vehículos con una potencia máxima neta superior a 74 kW. La correlación prevista entre la seguridad y una limitación absoluta de la potencia no pudo confirmarse en varios estudios científicos. Por ello, y a fin de eliminar los obstáculos internos al comercio en el mercado de la Unión, esta opción no debe mantenerse. Es necesario introducir otras medidas de seguridad más efectivas para contribuir a reducir el alto número de víctimas mortales y lesiones entre los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas que se producen en los accidentes de tráfico en la Unión.

(10) El presente Reglamento constituye un conjunto de requisitos específicos en materia de seguridad y de protección del medio ambiente. Por tanto, es importante establecer disposiciones que garanticen que, cuando un vehículo presente un riesgo grave para los usuarios o el medio ambiente, el fabricante o cualquier otro agente

económico de la cadena de suministro adopte medidas efectivas de protección, incluida la llamada a revisión o recuperación de los vehículos, en el sentido del artículo 20 del Reglamento 765/2008/CE 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 productos¹⁸. Las autoridades de homologación deben poder valorar si las medidas propuestas son suficientes o no.

(11) Con el fin de simplificar y acelerar la legislación relativa a la homologación de tipo, se ha introducido un nuevo enfoque normativo en la legislación sobre la homologación de tipo de vehículos de la Unión con arreglo al cual el legislador, en el procedimiento legislativo ordinario, solamente establece las normas y los principios fundamentales y delega la legislación relativa a otros detalles técnicos en la Comisión. Por consiguiente, en lo que se refiere a los requisitos esenciales, el presente Reglamento solamente debe establecer disposiciones fundamentales en materia de seguridad funcional y eficacia medioambiental, y delegar en la Comisión la competencia de establecer las especificaciones técnicas.

(12) La vigilancia del mercado del sector del automóvil y, en particular, el de los vehículos de la categoría L, debe mejorarse reforzando las disposiciones jurídicas que rigen la conformidad de la producción y especificando las obligaciones de los agentes económicos de la cadena de suministro. En particular, deben aclararse el papel y las responsabilidades de las autoridades de los Estados miembros encargadas de la homologación de tipo y de la vigilancia del mercado, y deben reforzarse los requisitos relativos a la competencia, las obligaciones y el desempeño de los servicios técnicos que realizan la homologación de tipo de vehículos. La conformidad con los requisitos relativos a la homologación de tipo y a la conformidad de la producción de la legislación que regula el sector del automóvil deben seguir siendo responsabilidades clave de las autoridades de homologación de tipo, mientras que la vigilancia del mercado puede ser una competencia compartida entre distintas autoridades nacionales.

(13) Para evitar un uso incorrecto, el procedimiento simplificado para vehículos fabricados en series cortas debe limitarse a casos de producción muy limitada. Por consiguiente, debe definirse con mayor precisión el concepto de series cortas en cuanto al número de vehículos vendidos, matriculados y puestos en servicio.

(14) Con el fin de garantizar que el procedimiento para controlar la conformidad de la producción se aplica correctamente y funciona como es debido, las autoridades competentes o un servicio técnico debidamente cualificado y designado a este fin deben realizar inspecciones periódicas de los fabricantes.

(15) Los Estados miembros deben establecer las normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento y adoptar todas las medidas necesarias para asegurar la aplicación de dichas normas. Las sanciones deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

17. [...] añadir enlace cuando se publique].

18. DO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

(16) De conformidad con el artículo 291 del Tratado de funcionamiento de la Unión Europea, deben establecerse previamente, mediante reglamentos adoptados con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, las normas y principios generales relativos a las modalidades de control, por parte de los Estados miembros, del ejercicio de las competencias de ejecución por parte de la Comisión. A la espera de la adopción de dichos nuevos reglamentos, sigue aplicándose la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión¹⁹, a excepción del procedimiento de reglamentación con control, que deja de ser aplicable

(17) Procede otorgar a la Comisión la facultad de adoptar actos delegados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en lo relativo a la seguridad funcional y la eficacia medioambiental, la realización de ensayos, el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento del vehículo, la designación de los servicios técnicos y la determinación de sus tareas específicas autorizadas, a fin de completar o de modificar determinados elementos no esenciales de actos legislativos mediante disposiciones de aplicación general. Dicha habilitación no debe facultar para la modificación de las fechas de aplicación establecidas en el anexo IV ni de los valores de los límites de emisiones previstos en el anexo VI. Las modificaciones de dichas fechas o de dichos valores deben realizarse mediante el procedimiento legislativo ordinario establecido en el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

(18) Debe facultarse a la Comisión para adoptar un acto de ejecución con arreglo al artículo 291 del Tratado a fin de establecer condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento con respecto a la lista de datos que deben proporcionarse cuando se solicite una homologación de tipo, los procedimientos de la homologación de tipo, las plantillas para las placas adicionales de los fabricantes, los certificados de homologación de tipo UE, la lista de homologaciones de tipo expedidas, el sistema de numeración para las homologaciones de tipo UE y los procedimientos para garantizar la conformidad de la producción. En cuanto a estos puntos, es necesario contar con condiciones uniformes para su ejecución en los Estados miembros con el fin de garantizar un adecuado funcionamiento del mercado interior al facilitar el reconocimiento mutuo de las decisiones administrativas tomadas en los diferentes Estados miembros (en particular, de las homologaciones de tipo) y la aceptación de los documentos expedidos por los fabricantes de vehículos (en particular, los certificados de conformidad).

(19) Dado que el objetivo de conseguir un mercado interior plenamente armonizado mediante la introducción de un sistema obligatorio de homologación de tipo UE para los vehículos de la categoría L no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la dimensión de la acción, puede lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede

adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad. De conformidad con el principio de proporcionalidad, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.

(20) Deben derogarse las siguientes directivas:

– Directiva 2009/139/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, relativa a las inscripciones reglamentarias de los vehículos de motor de dos o tres ruedas²⁰;

– Directiva 2009/80/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a la identificación de los mandos, testigos e indicadores de los vehículos de motor de dos o tres ruedas²¹;

– Directiva 2009/79/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a los dispositivos de retención para pasajeros de los vehículos de motor de dos ruedas (versión codificada)²²;

– Directiva 2009/78/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa al caballete de apoyo de los vehículos de motor de dos ruedas²³;

– Directiva 2009/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a la instalación de dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa en los vehículos de motor de dos o tres ruedas²⁴;

– Directiva 2009/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa al emplazamiento para el montaje de la placa posterior de matrícula de los vehículos de motor de dos o tres ruedas²⁵;

– Directiva 2002/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de julio de 2002, sobre la reducción del nivel de emisiones contaminantes de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, y por la que se modifica la Directiva 97/24/CE²⁶;

– Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo²⁷;

– Directiva 2000/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de marzo de 2000, relativa al velocímetro de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se modifica la Directiva 92/61/CEE del Consejo relativa a la recepción de los vehículos de motor de dos o tres ruedas²⁸;

– Directiva 97/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1997, relativa a determinados

20. DO L 322 de 9.12.2009, p. 3.

21. DO L 202 de 4.8.2009, p. 16.

22. DO L 201 de 1.8.2009, p. 29.

23. DO L 231 de 3.9.2009, p. 8.

24. DO L 222 de 25.8.2009, p. 1.

25. DO L 198 de 30.7.2009, p. 20.

26. DO L 252 de 20.9.2002, p. 20.

27. DO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

28. DO L 106 de 3.5.2000, p. 1.

19. DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

elementos y características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas²⁹;

– Directiva 95/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de febrero de 1995, relativa a la velocidad máxima de fábrica, al par máximo y a la potencia máxima neta del motor de los vehículos de motor de dos o tres ruedas³⁰;

– Directiva 93/93/CEE del Consejo, de 29 de octubre de 1993, relativa a las masas y dimensiones de los vehículos de motor de dos o tres ruedas³¹;

– Directiva 93/33/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, relativa al dispositivo de protección contra el uso no autorizado de vehículos de motor de dos o tres ruedas³²;

– Directiva 93/30/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, relativa al avisador acústico de los vehículos de motor de dos o tres ruedas³³;

– Directiva 93/14/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, relativa al frenado de los vehículos de motor de dos o tres ruedas³⁴.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I. OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

ARTÍCULO 1. OBJETO

1. El presente Reglamento establece los requisitos administrativos y técnicos para la homologación y la vigilancia del mercado de todos los vehículos nuevos a que hace referencia el artículo 2, apartado 1.

2. El presente Reglamento establece asimismo los requisitos para la venta y la puesta en servicio de sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a vehículos homologados con arreglo al mismo.

3. El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la aplicación de la legislación pertinente de la Unión sobre seguridad funcional y eficacia medioambiental.

ARTÍCULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

1. El presente Reglamento se aplica a la homologación de tipo y a la homologación individual de todos los vehículos de dos o tres ruedas y los cuadríciclos nuevos descritos en el artículo 4 y en el anexo I (en adelante, «vehículos de categoría L») destinados a circular en vías públicas, incluidos los diseñados y fabricados en más de una fase, y a la homologación de tipo e individual de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes diseñadas y fabricadas para tales vehículos.

29. DO L 226 de 18.8.1997, p. 1.

30. DO L 52 de 8.3.1995, p. 1.

31. DO L 311 de 14.12.1993, p. 76.

32. DO L 188 de 29.7.1993, p. 32.

33. DO L 188 de 29.7.1993, p. 11.

34. DO L 121 de 15.5.1993, p. 1.

2. El presente Reglamento se aplica a los vehículos siguientes:

a) los vehículos cuya velocidad máxima por construcción no supere los 6 km/h;

b) los vehículos destinados exclusivamente a ser utilizados por personas con discapacidad física;

c) los vehículos destinados exclusivamente a ser conducidos por un peatón;

d) los vehículos destinados exclusivamente a la competición en carretera o todo terreno;

e) los vehículos destinados exclusivamente a ser utilizados por las fuerzas armadas, las fuerzas del orden, los servicios de protección civil, el cuerpo de bomberos u entidades de obras públicas;

f) los vehículos agrícolas o forestales regulados por la Directiva 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁵, las máquinas reguladas por las Directivas 2006/42/CE³⁶ y 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁷, y los vehículos de motor contemplados por la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁸;

g) los vehículos destinados fundamentalmente para uso todo terreno y concebidos para circular en superficies no pavimentadas;

h) las bicicletas con pedaleo asistido, equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima de 0,25 kW, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa cuando la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear;

i) las máquinas autoequilibradas;

j) los vehículos que carecen de una plaza de asiento como mínimo.

ARTÍCULO 3. DEFINICIONES

A efectos del presente Reglamento y de los actos enumerados en el anexo II, salvo que en los mismos se indique lo contrario, se aplicarán las definiciones siguientes:

1. «Homologación de tipo»: el 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.

2. «Certificado de homologación de tipo»: el documento por el cual la autoridad de homologación certifica oficialmente que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente está homologado.

3. «Homologación de tipo de un vehículo completo»: una homologación de tipo mediante la cual una autoridad de homologación certifica que un vehículo completo

35. DO L 171 de 9.7.2003, p. 1.

36. DO L 157 de 9.6.2006, p. 24.

37. DO L 59 de 27.2.1998, p. 1.

38. DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes.

4. «Homologación de tipo UE»: el 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.

5. «Certificado de homologación de tipo UE»: el certificado basado en el modelo previsto en el acto de ejecución adoptado en el marco del presente Reglamento o el formulario de comunicación adjunto a los Reglamentos CEPE equivalentes pertinentes enumerados en los actos delegados.

6. «Homologación de tipo de un sistema»: una homologación de tipo mediante la cual una autoridad de homologación certifica que un sistema montado en un vehículo de un tipo específico cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes.

7. «Homologación de tipo de una unidad técnica independiente»: una homologación de tipo mediante la cual una autoridad de homologación certifica que una unidad técnica independiente cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes en relación con uno o más tipos especificados de vehículos.

8. «Homologación de tipo de un componente»: una homologación de tipo mediante la cual una autoridad de homologación certifica que un componente independiente de un vehículo cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes.

9. «Homologación de tipo nacional»: el procedimiento de homologación de tipo establecido por la legislación nacional de un Estado miembro, cuya validez queda limitada al territorio de dicho Estado miembro.

10. «Certificado de homologación individual»: el documento por el cual la autoridad de homologación certifica oficialmente que un vehículo concreto está homologado.

11. «Certificado de conformidad»: el documento basado en el modelo establecido en el acto de ejecución y expedido por el fabricante del vehículo para certificar que un vehículo, en el momento de su finalización, se corresponde con un tipo de vehículo que ha recibido la homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento.

12. «Vehículo de base»: todo vehículo perteneciente al ámbito de aplicación del presente Reglamento que se utilice en la fase inicial de un proceso de homologación de tipo multifásica.

13. «Vehículo incompleto»: todo vehículo que deba pasar por lo menos por una fase más para ser completado y cumplir los requisitos técnicos pertinentes del presente Reglamento.

14. «Vehículo completado»: el vehículo, producto del procedimiento de homologación de tipo multifásica, que cumpla los requisitos técnicos pertinentes del presente Reglamento.

15. «Vehículo completo»: todo vehículo que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes del presente Reglamento.

16. «Sistema»: conjunto de dispositivos combinados para llevar a cabo una o varias funciones específicas en un vehículo y que está sujeto a los requisitos del presente Reglamento o cualquiera de los actos delegados o de ejecución.

17. «Componente»: el dispositivo, sujeto a los requisitos del presente Reglamento o de cualquiera de sus actos delegados o de ejecución, destinado a formar parte de un vehículo, que podrá recibir la homologación de tipo independientemente de un vehículo conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento y sus actos delegados o de ejecución.

18. «Unidad técnica independiente»: la combinación de dispositivos, sujeta a los requisitos del presente Reglamento o de cualquiera de sus actos delegados o de ejecución, destinada a formar parte de un vehículo, que podrá recibir la homologación de tipo independientemente conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento y sus actos delegados o de ejecución.

19. «Seguridad funcional»: la ausencia de riesgo inaceptable de lesión o de menoscabo de la salud que afecta a las personas debido a peligros causados por un comportamiento de mal funcionamiento de los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes mecánicas, hidráulicas, neumáticas, eléctricas y/o electrónicas.

20. «Dispositivo de control de la contaminación»: los componentes de un vehículo que controlan o reducen las emisiones del tubo de escape o de evaporación;

21. «Plaza de asiento»: el espacio declarado por el fabricante en el que el puede instalarse el maniquí humano de percentil 50º o un sillín.

22. «Motor de encendido por compresión»: el motor de combustión que funciona con arreglo a los principios del proceso de combustión de «Diesel», y que es denominado sucintamente «motor CI».

23. «Motor de encendido por chispa»: el motor de combustión que funciona con arreglo a los principios del proceso de combustión «Otto», y que es denominado sucintamente «motor PI».

24. «Vehículo híbrido»: el vehículo de motor con al menos dos convertidores de energía diferentes y dos sistemas de almacenamiento de energía diferentes (en el vehículo) con fines de propulsión del vehículo.

25. «Vehículo eléctrico híbrido»: el vehículo que, para su propulsión, toma energía de las dos fuentes de energía acumulada (instaladas en el vehículo) siguientes:

a) un combustible fungible,

b) un dispositivo de almacenamiento de energía eléctrica.

26. «Propulsión»: un motor de combustión, un motor eléctrico, cualquier aplicación híbrida o una combinación de estos tipos de motores o cualquier otro tipo de motor.

27. «Dispositivo de manipulación»: todo elemento de diseño que detecte la temperatura, la velocidad del vehículo, el régimen y/o la carga del motor, la marcha introducida, la depresión de admisión y cualquier otro parámetro con el fin de activar, modular, aplazar o desactivar el funcionamiento de cualquier pieza del sistema de control de emisiones y de postratamiento de las emisiones de escape, reduciendo la eficacia del sistema de control de emisiones en condiciones que puede esperarse razonablemente que se produzcan durante el funcionamiento y la utilización normales del vehículo.

28. «Durabilidad»: capacidad de los componentes y sistemas de durar, de forma que los límites de emisiones aplicables aún puedan respetarse después del kilometraje definido en el anexo VII y la seguridad funcional del vehículo esté garantizada toda la vida del mismo, si el vehículo se utiliza en las circunstancias previstas o normales.

29. «Cilindrada»:

a) en el caso de los motores de émbolos alternativos, el volumen nominal de los cilindros;

b) en el caso de los motores de émbolo rotatorio (Wankel), el doble del volumen nominal de los cilindros.

30. «Emisiones de evaporación»: los vapores de hidrocarburos perdidos desde el sistema de almacenamiento y de suministro de combustible de un vehículo de motor y que constituyen emisiones de hidrocarburos distintas de las procedentes del tubo de escape.

31. «Ensayo SHED»: ensayo de vehículo efectuado en una sala estanca para determinar la evaporación, en el cual se realiza un ensayo especial de emisiones de evaporación con arreglo a lo dispuesto en un acto delegado.

32. «Sistema para combustible gaseoso»: sistema compuesto por el almacenamiento de combustible gaseoso, el suministro de combustible, los elementos de medición y control instalados en un motor para permitirle que funcione con GLP, GNC o hidrógeno en aplicaciones monocombustible, bicomcombustible o multicombustible.

33. «Contaminante»: emisiones de gases de escape de monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO_x) – expresados en equivalente de dióxido de nitrógeno (NO₂) – partículas (PM) e hidrocarburos (HC), en una proporción de:

a) C₁H_{1,85} para la gasolina,

b) C₁H_{1,86} para el gasóleo.

34. «Emisiones del tubo de escape»: emisiones de contaminantes en el tubo de escape del vehículo.

35. «Partículas»: componentes del gas de escape que son eliminados del gas de escape diluido a una temperatura máxima de 325 K (52 °C) mediante los filtros descritos en el procedimiento de ensayo para la verificación de las emisiones medias del tubo de escape previsto en un acto delegado.

36. «Ciclo de ensayo para motocicletas armonizado mundialmente»: ciclo de ensayo de emisiones en laboratorio armonizado mundialmente (WMTC, en sus siglas

inglesas), con arreglo al Reglamento técnico mundial nº 2 de la CEPE.

37. «Fabricante»: la persona u organismo responsable ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación de tipo o de autorización, así como de garantizar la conformidad de la producción, y que también es responsable, a efectos de la vigilancia del mercado, de los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes por él producidos, tanto si la persona o el organismo participan directamente en todas las fases de la fabricación de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente sujeta al proceso de homologación como si no.

38. «Representante del fabricante»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión, debidamente designada por el fabricante para que le represente ante la autoridad de homologación y para que actúe en su nombre en los asuntos regulados por el presente Reglamento.

39. «Importador»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión que venda, matricule o sea responsable de la puesta en servicio de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente de un tercer país en el mercado de la Unión.

40. «Distribuidor»: toda persona física o jurídica de la cadena de suministro, distinta del fabricante o el importador, que venda, matricule o sea responsable de la puesta en servicio de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente en el mercado de la Unión.

41. «Agente económico»: el fabricante, el representante autorizado, el importador o el distribuidor.

42. «Autoridad de homologación»: autoridad de un Estado miembro establecida o designada por el Estado miembro y notificada a la Comisión por el mismo que tiene competencias en todos los aspectos de la homologación de un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente o de la homologación individual de un vehículo, del proceso de autorización, de la expedición y, en su caso, retirada de certificados de homologación, así como para actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, designar los servicios técnicos y garantizar que el fabricante cumple sus obligaciones sobre conformidad de la producción.

43. «Autoridad de vigilancia del mercado»: autoridad o autoridades de cada Estado miembro responsables de ejercer la vigilancia del mercado en el territorio del mismo.

44. «Autoridad nacional»: autoridad de homologación, autoridad de vigilancia del mercado o cualquier otra autoridad de un Estado miembro que intervenga en la homologación de tipo, la matriculación, la vigilancia del mercado o el control de las importaciones, y que sea responsable de estas tareas, con respecto a los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes pertenecientes al ámbito de aplicación del presente Reglamento.

45. «Servicio técnico»: organización o entidad designada por la autoridad de homologación de un Estado

miembro como laboratorio para llevar a cabo ensayos o como entidad de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la inspección inicial y otros ensayos o inspecciones en nombre de la autoridad de homologación.

46. «Autoensayo»: la realización de ensayos en las propias instalaciones, el registro de los resultados de los ensayos y la presentación de un informe con conclusiones a la autoridad de homologación por parte de un fabricante que haya sido designado como servicio técnico con el fin de evaluar el cumplimiento de determinados requisitos.

47. «Método virtual de ensayo»: simulaciones por ordenador, cálculos incluidos, que demuestren que un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumplen los requisitos técnicos del presente Reglamento o de sus actos delegados o de ejecución, sin que sea necesario el uso físico de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente.

48. «Diagnóstico a bordo»: sistema de supervisión capaz de identificar la zona probable de mal funcionamiento de un sistema o componente, almacenar códigos de problema de diagnóstico e información medioambiental en una memoria de ordenador, comunicarlos a petición de una herramienta de exploración genérica y advertir al conductor de problemas graves de seguridad funcional o de medio ambiente mediante la iluminación del indicador de mal funcionamiento del tablero de instrumentos.

49. «Información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo»: toda la información necesaria para el diagnóstico, el mantenimiento, la inspección, el seguimiento periódico, la reparación, la reprogramación o la reinicialización del vehículo que los fabricantes ponen a disposición de los concesionarios y los talleres de reparación autorizados, incluidas todas las posteriores modificaciones y los suplementos de dicha información. Esta información incluirá toda la información que se requiera para el montaje de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes en los vehículos.

50. «Agente independiente»: las empresas, distintas de los concesionarios y talleres de reparación autorizados, que participen directa o indirectamente en la reparación y el mantenimiento de los vehículos de motor.

51. «Vehículo nuevo»: vehículo que cumple una de las condiciones siguientes:

a) nunca ha sido matriculado previamente, o bien

b) ha estado matriculado durante menos de seis meses en el momento de la presentación de una solicitud de homologación individual.

52. «Vehículo de fin de serie»: todo vehículo que forme parte de unas existencias que no puedan venderse, matricularse o ponerse en servicio debido a la entrada en vigor de nuevos requisitos técnicos con los que no ha sido homologado.

53. «Vehículo de motor de dos ruedas»: vehículo de motor de dos ruedas, incluidos los ciclos de motor dos

ruedas, los ciclomotores de dos ruedas y las motocicletas de dos ruedas; reciben la abreviatura «PTW».

54. «Triciclo de motor»: vehículo de motor de tres ruedas que responde a los criterios de clasificación de los vehículos de la categoría L5e.

55. «Cuatriciclo»: vehículo de cuatro ruedas que responde a los criterios de clasificación de los vehículos de las categorías L6e o L7e.

56. «Máquina autoequilibrada»: concepto de vehículo basado en un equilibrio inestable inherente, que necesita un sistema auxiliar de control para mantener su equilibrio, y que incluye a vehículos de motor de una rueda, de dos ruedas o de dos orugas.

57. «Cuatriciclo para carretera»: vehículo de cuatro ruedas concebido para ser conducido en vías públicas pavimentadas que cumple los criterios de los cuatriciclos para carretera ligeros (categoría L6Ae) o pesados (L7Ae).

58. «Remolque»: todo vehículo no autopulsado diseñado y fabricado para ser remolcado por un vehículo de categoría L.

59. «Ruedas gemelas»: dos ruedas montadas sobre el mismo eje, a las que se considera como si fueran una sola rueda, en las cuales la distancia entre los centros de las superficies de contacto de estas ruedas con el suelo es igual o inferior a 460 mm.

60. «Matriculación»: autorización administrativa para la puesta en servicio para la circulación vial de un vehículo, que supone la identificación del mismo y la expedición de un número secuencial, designado como número de matrícula, con carácter permanente, temporal o por un breve período de tiempo.

61. «Puesta en servicio»: la primera utilización en la Unión, de acuerdo con los fines para los que está previsto, de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente perteneciente al ámbito de aplicación del presente Reglamento.

62. «Venta»: todo tipo de venta, tanto del fabricante del vehículo al minorista como la venta al usuario final.

63. «Comercializar»: suministrar remunerada o gratuitamente un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente para su distribución o utilización en el mercado comunitario en el transcurso de una actividad comercial.

64. «Introducir en el mercado»: comercializar por primera vez en la Unión un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente.

65. «Tipo de vehículo»: grupo de vehículos, incluidas las variantes y las versiones, de la misma categoría que no difieren en, al menos, los siguientes aspectos esenciales:

a) la categoría o la subcategoría;

b) el fabricante;

c) el bastidor, el cuadro, el subcuadro, la base de carrocería o la estructura a los que se adhieren los principales componentes;

- d) los principios de funcionamiento de su propulsión;
- e) la designación del tipo establecida por el fabricante.

66. «Variante»: designa a los vehículos de un mismo tipo:

- a) que tengan la misma forma de carrocería (características básicas);
- b) que tengan la misma propulsión y la misma configuración de esta;
- c) si un motor de combustión forma parte de la propulsión, que tengan el mismo ciclo de funcionamiento;
- d) que tengan el mismo número y disposición de los cilindros;
- e) que tengan el mismo tipo de caja de cambios;
- f) cuya diferencia de masa en orden de marcha entre el valor inferior y el valor más elevado no sea superior al 20 % del valor inferior;
- g) cuya diferencia de masa máxima permisible entre el valor inferior y el valor más elevado no sea superior al 20 % del valor inferior;
- h) cuya diferencia de cilindrada del motor (en el caso de un motor de combustión) entre el valor inferior y el valor más elevado no sea superior al 30 % del valor inferior;
- i) cuya diferencia de potencia del motor entre el valor inferior y el valor más elevado no sea superior al 30 % del valor inferior.

67. «Versión»: vehículo que consista en una combinación de los elementos que figuran en el expediente de homologación mencionado en el artículo 27, apartado 10.

ARTÍCULO 4. CATEGORÍAS DE VEHÍCULOS

1. Los vehículos de categoría L incluyen a los vehículos de motor de dos, tres y cuatro ruedas clasificados con arreglo a los apartados siguientes y al anexo I, así como a los ciclos de motor, los ciclomotores de dos o tres ruedas, las motocicletas de dos o tres ruedas, las motocicletas con sidecar, los cuatriciclos ligeros o pesados para carretera, así como los minicoches ligeros y pesados.

2. A efectos del presente Reglamento, se aplican las siguientes categorías y subcategorías de vehículos, descritas en el anexo I.

- a) Vehículo de categoría L1e (vehículo de motor de dos ruedas ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:
 - i) vehículo L1Ae (ciclo de motor);
 - ii) vehículo L1Be (ciclomotor de dos ruedas).
- b) Vehículo de categoría L2e (ciclomotor de tres ruedas).
- c) Vehículo de categoría L3e (motocicleta de dos ruedas), que se divide en las subcategorías siguientes según:

i) las prestaciones de la motocicleta³⁹, que se divide, a su vez, en las subcategorías siguientes:

- vehículo A1 (motocicleta de prestaciones bajas);
- vehículo A2 (motocicleta de prestaciones medias);
- vehículo A3 (motocicleta de prestaciones altas);

ii) la velocidad máxima por construcción:

- inferior o igual a 130 km/h;
- superior a 130 km/h.

d) Vehículo de categoría L4e (motocicleta de dos ruedas con sidecar).

e) Vehículo de categoría L5e (triciclo de motor), que se divide en las subcategorías siguientes:

- i) vehículo de subcategoría L5Ae (triciclo);
- ii) vehículo de subcategoría L5Be (triciclo comercial), que se divide a su vez en las subcategorías siguientes:
 - vehículo L5Be - U: triciclo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías;
 - vehículo L5Be - P: vehículo concebido y utilizado principalmente para el transporte de pasajeros.

f) Vehículo de categoría L6e (cuatriciclos ligeros), que se divide en las subcategorías siguientes:

- i) vehículo L6Ae (cuatriciclo ligero para carretera);
- ii) vehículo L6Be (minicoche ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:
 - vehículo L6Be - U: vehículo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías;
 - vehículo L6Be - P: vehículo concebido y utilizado principalmente para el transporte de pasajeros.

g) Vehículo de categoría L7e (cuatriciclos pesados), que se divide en las subcategorías siguientes:

- i) vehículo de subcategoría L7Ae (cuatriciclo pesado para carretera);
- ii) vehículo de subcategoría L7Be (minicoche pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:
 - vehículo L7Be - U: vehículo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías;
 - vehículo L7Be - P: vehículo concebido y utilizado principalmente para el transporte de pasajeros.

3. Los vehículos de la categoría L enumerados en el apartado 2 se clasifican, a su vez, en las subcategorías siguientes en función de la propulsión del vehículo:

- a) vehículo propulsado con un motor de combustión interna:
 - encendido por compresión (CI);
 - encendido por chispa (PI);
- b) vehículo propulsado con un motor de combustión externa, un motor de turbina o de pistón rotativo; a efectos

39. Definiciones de las prestaciones correspondientes a las categorías A1 y A2 de la Directiva 2006/1263/CE sobre el permiso de conducción (refundición) (DO L 403 de 30.12.2006, p. 21).

de la conformidad con los requisitos medioambientales y de seguridad funcional, los vehículos equipados con este tipo de propulsión se consideran igual que los vehículos propulsados con un motor de combustión interna de encendido por chispa;

c) vehículo propulsado por un motor de aire precomprimido que no emite niveles de contaminantes o gases inertes superiores a los presentes en el aire ambiente; a efectos de la conformidad con los requisitos de seguridad funcional y del almacenamiento y suministro de combustible, dichos vehículos se consideran igual que los vehículos que funcionan con combustible gaseoso;

d) vehículo propulsado con un motor eléctrico;

e) vehículo híbrido que combine cualquier configuración de la propulsión mencionada en las letras a), b), c) o d) anteriores, o cualquier combinación múltiple de estas configuraciones de la propulsión, incluidos los motores de combustión múltiple y/o los motores eléctricos.

4. En cuanto a la distribución por categorías de los vehículos de categoría L del apartado 2: un vehículo que no corresponda a una categoría determinada debido a que excede al menos uno de los criterios establecidos para dicha categoría pertenece a la siguiente categoría cuyos criterios cumpla. Esto se aplica a los siguientes grupos de categorías y subcategorías:

a) la categoría L1e con sus subcategorías L1Ae y L1Be, y la categoría L3e con sus subcategorías L3e - A1, L3e - A2 y L3e - A3;

b) la categoría L2e y la categoría L5e con sus subcategorías L5Ae y L5Be;

c) la categoría L6e con sus subcategorías L6Ae y L6Be, y la categoría L7e con sus subcategorías L7Ae y L7Be;

d) cualquier otra secuencia lógica de categorías y/o subcategorías propuesta por el fabricante y aprobada por la autoridad de homologación de tipo.

CAPÍTULO II. OBLIGACIONES GENERALES

ARTÍCULO 5. OBLIGACIONES GENERALES DE LOS ESTADOS MIEMBROS Y LAS AUTORIDADES NACIONALES

1. Los Estados miembros crearán y designarán a las autoridades de homologación de tipo competentes en cuestiones relativas a la homologación y las autoridades de vigilancia del mercado competentes en materia de vigilancia del mercado con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento. Los Estados miembros notificarán a la Comisión la creación y el nombramiento de dichas autoridades conforme a lo dispuesto en el artículo 68.

La notificación de las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado incluirá su nombre, dirección, correo electrónico y ámbito de responsabilidades.

2. Las autoridades nacionales únicamente permitirán la venta, matriculación y puesta en servicio de los vehícu-

los, componentes o unidades técnicas independientes que cumplan los requisitos del presente Reglamento.

3. No prohibirán, restringirán ni impedirán la matriculación, la venta, la puesta en servicio ni la circulación viaria de vehículos, componentes o unidades técnicas independientes por razones relacionadas con aspectos de su fabricación o funcionamiento regulados por el presente Reglamento, si cumplen sus requisitos.

4. Los Estados miembros organizarán y llevarán a cabo la vigilancia del mercado y los controles de los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que accedan al mercado de la Unión con arreglo a lo dispuesto en el capítulo III del Reglamento (CE) nº 765/2008.

ARTÍCULO 6. OBLIGACIONES GENERALES DE LAS AUTORIDADES DE HOMOLOGACIÓN

1. Las autoridades de homologación garantizarán que los fabricantes que soliciten una homologación de tipo cumplan las obligaciones que les incumben con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento.

2. Las autoridades de homologación únicamente homologarán los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que cumplan los requisitos del presente Reglamento.

ARTÍCULO 7. OBLIGACIONES GENERALES DE LOS FABRICANTES

1. Los fabricantes se asegurarán de que, cuando sus vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes sean vendidos o puestos en servicio, estos estén fabricados y homologados con arreglo a los requisitos del presente Reglamento y sus actos delegados y de ejecución adoptados en el marco del presente Reglamento. En caso de homologación de tipo multifásica, cada fabricante será responsable de la homologación y conformidad de la producción de los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes añadidos al vehículo en la fase de acabado realizada por él. El fabricante que modifique componentes o sistemas ya homologados en fases anteriores será responsable de la homologación y conformidad de la producción de dichos componentes y sistemas.

2. Los fabricantes que modifiquen un vehículo incompleto de manera que deba clasificarse como una categoría diferente de vehículo, con el resultado de que hayan cambiado los requisitos legales ya evaluados en una fase anterior de la homologación, serán también responsables del cumplimiento de dichos requisitos.

3. Para la homologación de vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes pertenecientes al ámbito de aplicación del presente Reglamento, los fabricantes establecidos fuera de la Unión deberán designar a un único representante establecido en la Unión que los represente ante la autoridad de homologación.

4. Además, nombrarán a un representante en materia de vigilancia del mercado, que podrá ser el representante mencionado en el apartado anterior u otro representante distinto.

5. Los fabricantes serán responsables, ante la autoridad de homologación, de todos los aspectos relacionados con el procedimiento de homologación y de garantizar la conformidad de la producción, independientemente de que participen o no directamente en todas las fases de fabricación de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente.

6. Los fabricantes se asegurarán de que existan procedimientos para que la producción en serie mantenga su conformidad. Se tendrán adecuadamente en cuenta los cambios en el diseño o las características de los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, así como en los requisitos que se haya declarado que estos cumplen.

7. Además del marcado reglamentario y de las marcas de homologación de tipo puestas en sus vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes con arreglo al artículo 37, los fabricantes indicarán en los mismos su nombre, nombre comercial registrado o marca comercial registrada y su dirección de contacto o, cuando no sea posible en el caso de los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, en el embalaje o en un documento que los acompañe. La dirección deberá indicar un punto único en el que pueda contactarse con el fabricante.

8. Mientras sean responsables de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, los fabricantes se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

ARTÍCULO 8. OBLIGACIONES DE LOS FABRICANTES EN MATERIA DE CONFORMIDAD DE LOS VEHÍCULOS, SISTEMAS, COMPONENTES O UNIDADES TÉCNICAS INDEPENDIENTES

1. Los fabricantes que consideren o tengan motivos para pensar que sus vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que hayan sido vendidos o puestos en servicio no son conformes con el presente Reglamento o los actos delegados y de ejecución del mismo, adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias para que sean conformes, retirarlos del mercado, o llamarlos a revisión o recuperarlos, según proceda.

2. Cuando el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente presente un riesgo, los fabricantes informarán inmediatamente de ello a las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado de los Estados miembros en cuyos mercados haya sido vendido o puesto en servicio y darán detalles, en particular, sobre la falta de conformidad y las medidas correctoras adoptadas.

3. Los fabricantes conservarán a disposición de las autoridades de homologación por un período mínimo de 10 años el expediente del fabricante mencionado en el artículo 25 y los certificados de conformidad a los que hace referencia el artículo 36.

4. Previa solicitud motivada de la autoridad nacional competente, los fabricantes facilitarán toda la informa-

ción y documentación necesarias para demostrar la conformidad del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente en una de las lenguas oficiales del Estado miembro de dicha autoridad. Cooperarán con la autoridad, a petición suya, en cualquier acción destinada a evitar los riesgos que plantean los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que han sido vendidos, matriculados o puestos en servicio.

ARTÍCULO 9. OBLIGACIONES DEL REPRESENTANTE DE LOS FABRICANTES EN MATERIA DE VIGILANCIA DEL MERCADO

El representante del fabricante en materia de vigilancia del mercado efectuará las tareas especificadas en el mandato recibido del fabricante. El mandato deberá permitir al representante realizar como mínimo las tareas siguientes:

1) conservar a disposición de las autoridades de homologación por un período mínimo de 10 años el expediente del fabricante mencionado en el artículo 25 y los certificados de conformidad a los que hace referencia el artículo 36;

2) previa solicitud motivada de una autoridad de homologación, facilitar a dicha autoridad toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente;

3) cooperar con las autoridades de homologación o de vigilancia del mercado, a petición de estas, en cualquier acción destinada a eliminar los riesgos que planteen los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes objeto de su mandato.

ARTÍCULO 10. OBLIGACIONES GENERALES DE LOS IMPORTADORES

1. Los importadores solo venderán o matricularán en el mercado de la Unión vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que sean conformes.

2. Antes de la venta, matriculación o puesta en servicio de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, los importadores se asegurarán de que el mismo haya recibido la homologación de tipo UE. Los importadores garantizarán que el expediente de homologación cumple lo establecido en el artículo 27, apartado 10; que el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente lleva la marca de homologación de tipo requerida; que va acompañado de los documentos necesarios; que cumple lo dispuesto en el artículo 7, apartado 7; y que el fabricante cumple lo prescrito en el artículo 7, apartado 6.

3. Si un importador considera o tiene motivos para creer que un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente no es conforme con los requisitos del presente Reglamento y, en particular, que no se corresponde con la homologación de tipo, no lo venderá ni matriculará hasta que el mismo sea conforme. Por otra parte, en aquellos casos en que considere o tenga motivos para creer que el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente supone un riesgo,

informará de ello al fabricante y a las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado.

4. Los importadores indicarán su nombre, su nombre comercial registrado o marca comercial registrada y su dirección de contacto en el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente o, cuando no sea posible en el caso de los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, en el embalaje o en un documento que los acompañe.

5. Los importadores se asegurarán de que el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente vaya acompañado de la información y las instrucciones requeridas, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 59, en las lenguas oficiales de los Estados miembros correspondientes.

6. Mientras sean responsables de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, los importadores se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

7. En los casos en que se considere adecuado con respecto a los riesgos que presente un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, los importadores investigarán y, en caso necesario, llevarán un registro de las quejas y llamadas a revisión o recuperaciones de los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes no conformes y mantendrán informados a los distribuidores de este seguimiento, a fin de proteger la salud y la seguridad de los consumidores.

ARTÍCULO 11. OBLIGACIONES DE LOS IMPORTADORES EN MATERIA DE CONFORMIDAD DE LOS VEHÍCULOS, SISTEMAS, COMPONENTES O UNIDADES TÉCNICAS INDEPENDIENTES

1. Los importadores que consideren o tengan motivos para pensar que un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente que hayan vendido, o de cuya puesta en servicio sean responsables, no es conforme con el presente Reglamento, adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias para que sea conforme, retirarlo del mercado, o llamarlo a revisión o recuperarlo, según proceda.

2. Cuando un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente presente un riesgo, los importadores informarán inmediatamente de ello a las autoridades de vigilancia del mercado y de homologación de los Estados miembros en cuyos mercados haya sido comercializado y darán detalles, en particular, sobre la falta de conformidad y las medidas correctoras adoptadas.

3. Durante un período de diez años los importadores conservarán a disposición de las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado una copia del certificado de conformidad y garantizarán que, previa petición, el expediente de homologación mencionado en el artículo 27, apartado 10, pueda ponerse a disposición de dichas autoridades.

4. Previa solicitud motivada de la autoridad nacional, los importadores facilitarán toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente en una de las lenguas oficiales del Estado miembro de dicha autoridad. Cooperarán con dicha autoridad, a petición suya, en cualquier acción destinada a evitar los riesgos que plantean los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que hayan vendido o matriculado o de cuya puesta en servicio sean responsables.

ARTÍCULO 12. OBLIGACIONES GENERALES DE LOS DISTRIBUIDORES

1. Los distribuidores actuarán con la diligencia debida respecto a los requisitos aplicables en el caso de la venta, matriculación o puesta en servicio de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente.

2. Antes de vender, matricular o poner en servicio un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, los distribuidores comprobarán que este lleva la placa reglamentaria o la marca de homologación requerida, que va acompañado de los documentos exigidos y de las instrucciones y la información relativa a la seguridad en las lenguas oficiales del Estado miembro en el que se vaya a vender, matricular o poner en servicio, y que el fabricante y el importador han respetado los requisitos establecidos en el artículo 7, apartado 6, en el artículo 7, apartado 7, y en el artículo 10, apartado 4.

3. Mientras sean responsables de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, los distribuidores se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

ARTÍCULO 13. OBLIGACIONES DE LOS DISTRIBUIDORES EN MATERIA DE CONFORMIDAD DE LOS VEHÍCULOS, SISTEMAS, COMPONENTES O UNIDADES TÉCNICAS INDEPENDIENTES

1. Si un distribuidor considera o tiene motivos para creer que un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente no es conforme con los requisitos del presente Reglamento, no lo venderá ni matriculará e impedirá su puesta en servicio hasta que el mismo sea conforme.

2. Los distribuidores que consideren o tengan motivos para pensar que un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente que hayan vendido o matriculado, o de cuya puesta en servicio sean responsables, no es conforme con el presente Reglamento, se asegurarán de que se toman las medidas correctoras necesarias para que sea conforme, retirarlo del mercado, o llamarlo a revisión o recuperarlo, según proceda.

3. Cuando el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente presente un riesgo, los distribuidores informarán inmediatamente de ello al fabricante, al importador y a las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado de los Estados miembros en cuyos mercados lo hayan vendido, matriculado o en los cuales los distribuidores eran responsables de su puesta

en servicio, y darán detalles, en particular, sobre la falta de conformidad y las medidas correctoras adoptadas.

4. Previa solicitud motivada de una autoridad nacional, los distribuidores facilitarán a esta toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente. Cooperarán con la autoridad, a petición suya, en cualquier acción destinada a evitar los riesgos que plantean los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que hayan vendido, matriculado o de cuya puesta en servicio son responsables.

ARTÍCULO 14. OBLIGACIONES ADICIONALES DE LOS IMPORTADORES Y LOS DISTRIBUIDORES

A los efectos del presente Reglamento, se considerará fabricante y, por consiguiente, estará sujeto a las obligaciones del fabricante con arreglo a los artículos 7 a 9, a un importador o distribuidor que venda, matricule o sea responsable de la puesta en servicio de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente con su nombre o marca comercial o que modifique un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente ya vendido, matriculado o puesto en servicio de manera que la conformidad con los requisitos aplicables pueda verse afectada.

ARTÍCULO 15. IDENTIFICACIÓN DE LOS AGENTES ECONÓMICOS

Los agentes económicos identificarán, previa solicitud, ante las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado y durante un período de diez años:

- 1) a cualquier agente económico que les haya suministrado un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente;
- 2) a cualquier agente económico al que hayan suministrado un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente.

CAPÍTULO III. REQUISITOS SUSTANTIVOS

ARTÍCULO 16 . REQUISITOS SUSTANTIVOS GENERALES

1. Los vehículos de categoría L y los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinadas a dichos vehículos cumplirán los requisitos de los anexos II a VIII.

2. A fin de garantizar un alto nivel de seguridad y protección del medio ambiente, la Comisión establecerá, mediante actos delegados con arreglo a los artículos 76, 77 y 78, requisitos técnicos detallados, incluidos los procedimientos de ensayo y los límites cuando proceda, exclusivamente en el caso de los requisitos distintos de los límites y umbrales en materia medioambiental de los anexos VI y VII del presente Reglamento.

ARTÍCULO 17. PROHIBICIÓN DE LOS DISPOSITIVOS DE DESACTIVACIÓN

Se prohibirá la utilización de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de la seguridad, la com-

patibilidad electromagnética, el sistema de diagnóstico a bordo, los sistemas de reducción del ruido o de las emisiones contaminantes. Un elemento de diseño no se considerará un dispositivo de desactivación si se cumple cualquiera de las condiciones siguientes:

- 1) la necesidad del dispositivo se justifica como protección del motor contra daños o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo;
- 2) el dispositivo no funciona más allá de las exigencias de arranque del motor,
- 3) en los procedimientos de ensayo se incluyen en un grado sustancial las condiciones de funcionamiento para verificar si el vehículo cumple lo dispuesto en el presente Reglamento, sus actos delegados y de ejecución.

ARTÍCULO 18. MEDIDAS RELATIVAS A LAS MODIFICACIONES DEL GRUPO MOTOPROPULSOR DE LOS VEHÍCULOS

1. Se entiende por «grupo motopropulsor» los componentes y sistemas de un vehículo que generan energía y la transmiten a la superficie de la carretera, incluidos los motores, los sistemas de gestión del motor o cualquier otro módulo de control, los dispositivos de control de la contaminación, la transmisión y su control, sea un eje, una correa o una cadena, los diferenciales, la transmisión final y el neumático de la rueda motriz (radio).

2. Los vehículos de categoría L estarán equipados de medidas específicas para evitar la manipulación del grupo motopropulsor de los vehículos, que se establecerán en un acto delegado mediante una serie de requisitos técnicos y especificaciones con los fines siguientes:

- a) evitar las modificaciones que puedan perjudicar a la seguridad, en particular aumentando las prestaciones del vehículo mediante la manipulación del grupo motopropulsor para aumentar el par máximo, la potencia o la velocidad máxima por construcción del vehículo que el fabricante de un vehículo declaró en la homologación de tipo; y/o
- b) evitar perjudicar al medio ambiente.

3. La Comisión establecerá los requisitos específicos relativos a las medidas mencionadas en el apartado 2 mediante un acto delegado adoptado conforme a lo dispuesto en los artículos 76, 77 y 78.

4. Después de una modificación del grupo motopropulsor, el vehículo cumplirá los requisitos técnicos de la categoría y subcategoría iniciales del vehículo o, en su caso, la nueva categoría y subcategoría del vehículo, que estaban vigentes cuando el vehículo original fue vendido, matriculado o puesto en servicio, incluidas las últimas modificaciones de los requisitos.

ARTÍCULO 19. REQUISITOS TÉCNICOS DE LOS SISTEMAS DE DIAGNÓSTICO A BORDO

1. Cuatro años después de la fecha mencionada en el artículo 82, apartado 2, todos los vehículos de las subcategorías L1Be, L3e, L5e, L6Ae y L7A estarán equipados con la primera fase de un sistema de diagnóstico a bordo (DAB) que supervise la continuidad de los circuitos eléctricos, los circuitos eléctricos abiertos y cortocir-

cuitados y la racionalidad de los circuitos del vehículo y de los sistemas de gestión del mismo, y que informe al respecto (DAB I).

2. Todos los vehículos nuevos de las subcategorías L6Be y L7Be estarán equipados con un DAB I seis años después de la fecha mencionada en el artículo 82, apartado 2.

3. Todos los vehículos nuevos estarán equipados con un DAB I ocho años después de la fecha mencionada en el artículo 82, apartado 2.

4. Previa confirmación en una decisión adoptada por la Comisión conforme al artículo 21, apartado 4, ocho años después de la fecha mencionada en el artículo 82, apartado 2, todos los vehículos nuevos de las categorías o subcategorías L1Be, L3e, L5e, L6Ae y L7Ae también estarán equipados con la segunda fase de un sistema de diagnóstico a bordo (DAB II) que, además del DAB I, supervise no solo los fallos totales sino también el deterioro de los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes durante la vida del vehículo, a condición de que su eficacia en relación con los costes se demuestre en el estudio de efectos medioambientales mencionado en el artículo 21, apartados 4 y 5.

5. En el anexo IV, letra B, del presente Reglamento se establecen umbrales detallados de emisiones para el DAB.

6. Se faculta a la Comisión para adoptar, con arreglo a los artículos 76, 77 y 78, un acto delegado en el que se establezcan los requisitos técnicos detallados sobre el diagnóstico a bordo, incluidos los requisitos de funcionamiento del DAB y los procedimientos de ensayo relativos a los elementos enumerados en los apartados 1 a 5 a fin de garantizar un alto nivel de seguridad funcional y protección del medio ambiente, y el mismo nivel de acceso normalizado a la información sobre reparación y mantenimiento para todos los talleres de reparación.

ARTÍCULO 20 . REQUISITOS RELATIVOS A LA SEGURIDAD FUNCIONAL DE LOS VEHÍCULOS

1. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos estén diseñados, fabricados y montados de forma que se minimice el riesgo de lesiones para sus ocupantes y otros usuarios de la carretera. La seguridad funcional del vehículo estará garantizada toda la vida del mismo, si el vehículo se utiliza en las circunstancias previstas o normales.

2. Los fabricantes garantizarán que los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes cumplen los requisitos pertinentes establecidos en los anexos II y VIII del presente Reglamento, así como los procedimientos de ensayo y los requisitos de funcionamiento establecidos en un acto delegado.

3. Los requisitos mencionados en los apartados 1 y 2 se aplicarán a los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes en la medida en que sean declarados aplicables a la categoría de vehículo correspondiente por el presente Reglamento.

4. Para asegurarse de que se obtiene un alto nivel de seguridad, la Comisión establecerá requisitos específicos de seguridad funcional de los vehículos, incluidos los

procedimientos de ensayo y los límites, mediante un acto delegado con arreglo a los artículos 76, 77 y 78.

ARTÍCULO 21. REQUISITOS RELATIVOS A LA EFICACIA MEDIOAMBIENTAL

1. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos estén diseñados, fabricados y montados de forma que se minimice el riesgo de impacto para el medio ambiente. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos que hayan obtenido la homologación de tipo cumplen los requisitos en materia medioambiental durante la vida del vehículo, con arreglo a lo establecido en los anexos V, VI y VII.

2. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes se ajustan a los procedimientos de ensayo y cumplen los requisitos de ensayo que se establecerán en un acto delegado mencionado en el apartado 12.

3. Los fabricantes se asegurarán de que se cumplen los requisitos de homologación de tipo para comprobar los requisitos de durabilidad. El fabricante podrá elegir uno de los siguientes procedimientos de ensayo de la durabilidad para demostrar a la autoridad de homologación de tipo que la eficacia medioambiental de un vehículo que ha obtenido la homologación de tipo es duradera:

a) someter los vehículos a ensayos de durabilidad recorriendo una distancia establecida en la letra A) del anexo VII y demostrar a la autoridad de homologación de tipo que se cumplen los requisitos en materia medioambiental establecidos en el presente Reglamento y en sus actos delegados y de ejecución durante la acumulación de kilometraje del vehículo a intervalos periódicos y al término de la acumulación de kilometraje;

b) multiplicando los factores de deterioro establecidos en la letra B) del anexo VII y los resultados de los ensayos en materia medioambiental de un vehículo que haya acumulado más de 100 km después de haber sido puesto en marcha por primera vez al término de la cadena de producción; los resultados del cálculo serán inferiores a los límites relativos al medio ambiente de la letra A) del anexo VI y demostrarán lo siguiente:

– En este procedimiento, el fabricante demostrará a la autoridad de homologación de tipo la eficacia medioambiental de un vehículo que haya acumulado más de 100 km después de haber sido puesto en marcha por primera vez al término de la cadena de producción y que esté equipado con sistemas y componentes sometidos a un envejecimiento rápido.

– Al utilizar este procedimiento, el fabricante proporcionará a la autoridad de homologación de tipo elementos de prueba y demostrará la validez de la correlación entre los dos procedimientos relativos a la durabilidad establecidos en las letras a) y b).

4. La Comisión realizará un estudio completo de los efectos medioambientales a más tardar el 1 de enero de 2016. El estudio evaluará la calidad del aire y la proporción de contaminantes aportados por los vehículos de categoría L, e incluirá los requisitos de los tipos de ensayo I, IV, V, VII y VIII enumerados en el

anexo V. Cotejará y evaluará los últimos datos científicos, los resultados de la investigación científica, la modelización y la eficiencia en relación con los costes para establecer medidas normativas definitivas mediante la confirmación de las fechas de entrada en vigor de la fase Euro 5 (las fechas de la fase Euro 6 en el caso de las motocicletas L3e) establecidas en el anexo IV y los requisitos medioambientales correspondientes a la fase Euro 5 (Euro 6 en el caso de las motocicletas L3e) establecidos en los anexos V, VI, punto A3), VI, punto B2), VI, punto C2), y en el anexo VII en relación con los factores de deterioro y los kilometrajes correspondientes a la durabilidad para la fase Euro 5 (Euro 6 en el caso de las motocicletas L3e).

5. A partir de los resultados del estudio sobre los efectos medioambientales, la Comisión confirmará:

a) las fechas de entrada en vigor de la fase Euro 5 (Euro 6 en el caso de las motocicletas de categoría L3e) contempladas en el anexo IV;

b) los límites de emisiones correspondientes a la fase Euro 5 (Euro 6 en el caso de las motocicletas de categoría L3e) contempladas en el anexo VI, punto A3), y los umbrales para el DAB del anexo VI, punto B2);

c) que todos los vehículos nuevos de las categorías o subcategorías L3e, L5e, L6Ae y L7Ae estén equipados con un DAB II en la fase Euro 5 (Euro 6 en el caso de las motocicletas de categoría L3e), además de contar con un DAB I.

d) que se introducirán requisitos sobre realización de ensayos para la conformidad en circulación en la fase Euro 5 (Euro 6 en el caso de las motocicletas de categoría L3e), para qué subcategorías de vehículos de categoría L se introducirán estos ensayos de conformidad en circulación y cuándo serán obligatorios para todos los vehículos de categoría L. Se entiende por «conformidad en circulación» someter a ensayo a vehículos representativos de la flota en el mercado para comprobar si las medidas técnicas del fabricante siguen garantizando la limitación efectiva de las emisiones del tubo de escape o de evaporación, si se siguen aplicando realmente las medidas de seguridad funcional y si se alcanzan los niveles de prestaciones en materia de seguridad asociados, con arreglo al presente Reglamento, durante la vida útil ordinaria de los vehículos y en condiciones habituales de utilización;

e) cuáles de las categorías o subcategorías L1Ae, L1Be, L2e, L5Be, L6Be y L7Be en el caso de la fase Euro 5 deben someterse solo a la realización de ensayos SHED o bien si solo deben someterse a ensayos de permeabilidad del depósito de combustible y de los tubos, con los límites relativos a los ensayos recogidos en el anexo VI, punto C2);

f) los kilometrajes correspondientes a la durabilidad para la fase Euro 5 (Euro 6 en el caso de las motocicletas de categoría L3e) contemplados en el anexo VII, punto A), y los factores de deterioro para la fase Euro 5 (Euro 6 en el caso de las motocicletas de categoría L3e) mencionados en el anexo VII, punto B);

g) determinar la viabilidad, la fecha de entrada en vigor correspondiente y para qué categorías o subcategorías se introducirán requisitos sobre las emisiones fuera de ciclo más allá de la fase Euro 5 (Euro 6 en el caso de las motocicletas de categoría L3e).

6. Los vehículos de propulsión completamente eléctrica y/o los vehículos propulsados exclusivamente con aire precomprimido quedan excluidos de los requisitos en materia medioambiental contemplados en el anexo V, tipo de ensayo I a VIII. Estos vehículos cumplirán los requisitos de funcionamiento del DAB establecidos en un acto delegado, a fin de reparar dichos vehículos de manera eficiente en caso de mal funcionamiento.

7. Los vehículos alimentados por gas cumplirán los límites de emisiones de la homologación de tipo y los umbrales de emisiones para el DAB correspondientes a los motores de encendido por chispa (PI). También cumplirán los procedimientos y requisitos de ensayo correspondientes definidos en un acto delegado, conforme a lo dispuesto en el apartado 12. Los vehículos alimentados por gas que sean monocombustible, bicombustible o multicomcombustible y/o los vehículos eléctricos híbridos quedan excluidos de los requisitos del ensayo SHED relativos a las emisiones de evaporación. Los vehículos eléctricos híbridos y/o los vehículos alimentados por gas propulsados parcialmente por un motor de encendido por chispa que funcione con gasolina, mezclas de gasolina o etanol solo cumplirán los requisitos de permeabilidad relativos a los depósitos de combustible y a los conductos de suministro de combustible establecidos en un acto delegado mencionado en el apartado 12.

8. Los vehículos propulsados por un motor de encendido por compresión que solo consuman un combustible equivalente al gasóleo o gasóleo de baja volatilidad quedan excluidos de los límites y los requisitos de los ensayos de las emisiones de evaporación.

9. Los vehículos de categoría L4e cumplirán los requisitos en materia medioambiental establecidos en el anexo V para los vehículos de categoría L3e y serán sometidos a ensayo solo el vehículo básico de motor, sin el sidecar, o el conjunto completo, a elección del fabricante en el caso de los tipos de ensayo I, IV, VII y VIII del anexo V.

10. Se entiende por «dispositivo de control de la contaminación de recambio» un dispositivo o un conjunto de dispositivos que están destinados a reemplazar a un dispositivo de control de la contaminación original y que pueden ser homologados como unidades técnicas independientes, definidas en los actos delegados y de ejecución del presente Reglamento.

Los fabricantes se asegurarán de que todos los dispositivos de control de la contaminación de recambio vendidos o puestos en servicio en la Unión Europea hayan recibido la homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento.

11. Los requisitos a que hacen referencia los apartados 1 a 10 se aplicarán a los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes con arreglo a lo dispuesto en el anexo II.

12. A fin de garantizar un alto nivel de seguridad y protección del medio ambiente, la Comisión establecerá especificaciones técnicas detalladas sobre requisitos en materia medioambiental, incluidos los procedimientos de ensayo relativos a los asuntos enumerados en los apartados 2, 3, 4 y 5 mediante un acto delegado, con arreglo a los artículos 76, 77 y 78.

ARTÍCULO 22. REQUISITOS MEDIOAMBIENTALES ADICIONALES RELATIVOS A LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO Y AL CONSUMO DE COMBUSTIBLE

1. El fabricante determinará las emisiones de CO₂ (dióxido de carbono) en el ciclo de ensayo de emisiones en laboratorio correspondiente, que se comunicarán a la autoridad de homologación. El consumo de combustible se calculará basándose en los resultados en laboratorio de las emisiones en el marco de la homologación de tipo o bien se medirá y se comunicará a la autoridad de homologación.

2. Tanto los resultados de las mediciones del CO₂ como el consumo de combustible calculado o medido se incluirán en el expediente del fabricante y en el certificado de conformidad.

Además de incluir tal información en el certificado de conformidad, los fabricantes se asegurarán de que se proporcionen al comprador, al adquirir un vehículo nuevo, las emisiones de CO₂ y los datos sobre consumo de combustible en el formato que consideren adecuado.

3. La Comisión establecerá los métodos de medición de las emisiones de CO₂ y de cálculo o medición del consumo de combustible mediante un acto delegado, conforme a los artículos 76, 77 y 78.

CAPÍTULO IV. PROCEDIMIENTOS DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

ARTÍCULO 23. PROCEDIMIENTOS PARA LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

1. Al solicitar la homologación de tipo de un vehículo, 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 multifásica.

Para la homologación de tipo de los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, se aplicará el procedimiento de homologación de tipo de una sola vez.

2. La homologación de tipo por etapas consistirá en obtener por etapas el conjunto completo de certificados de homologación de tipo UE para los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes que formen parte del vehículo y que, en la fase final, tiene como resultado la homologación del vehículo completo.

3. La homologación de tipo de una sola vez consistirá en homologar un vehículo completo en una única operación.

4. En un procedimiento de homologación de tipo multifásica, 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 correspondientes del presente Reglamento.

La homologación de tipo multifásica se concederá con respecto a todo tipo de vehículo incompleto o completado que se ajuste a la información detallada en el expediente del fabricante y cumpla los requisitos técnicos establecidos en los actos pertinentes enumerados en el anexo II en relación con el grado de acabado del vehículo.

La homologación de tipo para la fase final de acabado únicamente se concederá después de que la autoridad de homologación de tipo haya verificado que la homologación o las homologaciones de tipo expedidas para el vehículo incompleto certifican que el tipo de vehículo homologado en la fase final cumple todos los requisitos técnicos aplicables en ese momento y para la categoría del vehículo para el que se concede la homologación de tipo del vehículo completado.

La homologación multifásica mencionada en el apartado 1, letra c), solo se aplicará a los vehículos de transporte de mercancías de las subcategorías L5Be - U, L6Be - U y L7Be - U.

5. La elección del procedimiento de homologación no afectará a los requisitos aplicables que debe cumplir el tipo de vehículo homologado en el momento de la expedición de la homologación de tipo del vehículo completo.

6. Se atribuyen competencias de ejecución a la Comisión para que cree modelos con información detallada sobre las disposiciones relativas a los procedimientos de homologación de tipo del artículo 73.

ARTÍCULO 24 . SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO

1. El fabricante presentará la solicitud de homologación de tipo a la autoridad de homologación.

2. Solamente se presentará una solicitud relacionada con un tipo concreto de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente y solo se podrá presentar en un único Estado miembro

3. Se presentará una solicitud separada para cada tipo que se quiera homologar.

ARTÍCULO 25. EXPEDIENTE DEL FABRICANTE

1. El solicitante deberá presentar un expediente del fabricante a la autoridad de homologación.

2. El expediente del fabricante incluirá los siguientes elementos:

(1) una ficha de características con arreglo al modelo establecido por la Comisión conforme a lo dispuesto en el artículo 73;

(2) todos los datos, planos, fotografías y otros tipos de información exigidos en el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 73;

(3) en el caso de los vehículos, se indicará el procedimiento elegido de conformidad con el artículo 23, apartado 1.

3. El expediente del fabricante podrá transmitirse en papel o en formato electrónico.

ARTÍCULO 26. REQUISITOS ESPECÍFICOS SOBRE LA INFORMACIÓN QUE DEBE PRESENTARSE EN LA SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO EN EL MARCO DE LOS DIFERENTES PROCEDIMIENTOS

1. Las solicitudes de homologación de tipo por etapas deberán incluir el expediente del fabricante, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 25, y el conjunto completo de certificados de homologación de tipo exigidos con arreglo a cada uno de los distintos actos aplicables enumerados en el anexo II.

2. Las solicitudes de homologación de tipo de una sola vez deberán incluir un expediente del fabricante, conforme a lo dispuesto en el artículo 25, que contenga la información pertinente en relación con los actos enumerados en el anexo II.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 y 2, en el caso de la homologación de tipo multifásica deberá proporcionarse la siguiente información:

a) en la primera fase, las secciones del expediente del fabricante y de los certificados de homologación de tipo UE exigidos para un vehículo completo correspondientes al grado de acabado del vehículo de base;

b) en la segunda fase y en fases ulteriores, las secciones del expediente del fabricante y de los certificados de homologación de tipo UE correspondientes a la fase actual de fabricación, 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 se hayan realizado en el vehículo.

4. Mediante una solicitud debidamente motivada, la autoridad de homologación podrá pedir al fabricante que proporcione toda información adicional que necesite para poder decidir qué ensayos son necesarios o para facilitar la ejecución de los mismos.

CAPÍTULO V. REALIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

ARTÍCULO 27. DISPOSICIONES GENERALES

1. Las autoridades de homologación únicamente concederán una homologación de tipo UE después de haber verificado la conformidad de los procedimientos de producción mencionados en el artículo 31 y la conformidad del tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente con los requisitos aplicables.

2. Las homologaciones de tipo UE se concederán de conformidad con los artículos 29, 30, 31 y 32.

3. Si una autoridad de homologación considera que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, pese a cumplir las disposiciones

exigidas, constituye un riesgo grave para la seguridad o puede perjudicar gravemente al medio ambiente o a la salud pública, podrá denegar la concesión de la homologación de tipo UE. En ese caso, enviará 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 e incluya pruebas de sus constataciones.

4. Los certificados de homologación de tipo UE se numerarán con arreglo a un sistema armonizado establecido en el acto de ejecución adoptado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 73.

5. La autoridad de homologación enviará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, en el plazo de un mes, una copia del certificado de homologación de tipo UE del vehículo, con sus anexos, para cada tipo de vehículo cuya homologación haya concedido. La copia podrá ser un fichero electrónico.

6. La autoridad de homologación informará inmediatamente a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros de la denegación o retirada de toda homologación de vehículos, junto con los motivos de tal decisión.

7. La autoridad de homologación enviará trimestralmente a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros un listado de las homologaciones de tipo UE de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que haya concedido, modificado, denegado o retirado durante el período precedente.

8. Cuando una autoridad de homologación de otro Estado miembro así lo solicite, la autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE enviará a aquella una copia de dicho certificado de homologación de tipo UE, junto con sus anexos, en el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud. La copia podrá consistir en un fichero electrónico.

9. Si así lo solicita la Comisión, la autoridad de homologación también remitirá la información mencionada en los apartados 5 a 8 a la Comisión.

10. La autoridad de homologación establecerá un expediente de homologación, que estará compuesto por el expediente del fabricante, acompañado de las actas de ensayo y todos los demás documentos que el servicio técnico o la autoridad de homologación hayan añadido al expediente del fabricante durante el ejercicio de sus funciones. El expediente de homologación contendrá un índice en el que se enumerará su contenido y cuyas páginas deberán estar convenientemente numeradas o marcadas para identificar claramente todas las páginas y el formato de cada documento, de forma que se presente un registro de las sucesivas etapas de la gestión de la homologación de tipo UE, en particular de las fechas de las revisiones y actualizaciones.

ARTÍCULO 28. DISPOSICIONES ESPECÍFICAS SOBRE LA EXPEDICIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE DE VEHÍCULO COMPLETO

1. El certificado de homologación de tipo contendrá los siguientes anexos:

a) el expediente de información mencionado en el artículo 27, apartado 10;

b) los resultados de los ensayos;

c) el nombre de las personas autorizadas a firmar los certificados de conformidad, muestras de sus firmas e indicación del cargo en la empresa.

2. El certificado de homologación de tipo se expedirá con arreglo al modelo establecido en un acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 73.

3. Con respecto a cada tipo de vehículo, la autoridad de homologación deberá:

a) cumplimentar todas las secciones pertinentes del certificado de homologación de tipo UE, incluida la hoja de resultados de los ensayos adjunta, con arreglo al modelo del certificado de homologación de tipo;

b) elaborar el índice del expediente de homologación;

c) expedir inmediatamente al solicitante el certificado cumplimentado, junto con sus anexos.

4. En el caso de una homologación de tipo UE en relación con la cual, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 39, se hayan impuesto restricciones respecto a su validez o se haya dispensado de determinadas disposiciones del presente Reglamento o de los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud del mismo, deberán especificarse dichas restricciones o dispensas en el certificado de homologación de tipo UE.

Si el fabricante elige el procedimiento de homologación de tipo de una sola vez, la autoridad de homologación establecerá una lista de requisitos o actos aplicables y adjuntará dicha lista al certificado de homologación de tipo UE.

ARTÍCULO 29. DISPOSICIONES ESPECÍFICAS SOBRE SISTEMAS, COMPONENTES O UNIDADES TÉCNICAS INDEPENDIENTES

1. Se concederán homologaciones de tipo UE en relación con los sistemas que se ajusten a la información detallada en el expediente del fabricante y cumplan los requisitos técnicos establecidos en los distintos actos correspondientes, enumerados en el anexo II.

2. Se concederán homologaciones de tipo UE de componentes o unidades técnicas independientes en relación con los componentes o unidades técnicas independientes que se ajusten a la información detallada en el expediente del fabricante y cumplan los requisitos técnicos establecidos en los actos enumerados en el anexo II.

3. En el caso de que un componente o unidad técnica independiente, tanto si están o no destinados a reparación, servicio o mantenimiento, estén también cubiertos por una homologación de tipo de un sistema con respecto a un vehículo, no se exigirá la homologación adicional del componente o la unidad técnica independiente a menos que lo exijan los correspondientes actos enumerados en el anexo II.

4. Cuando un componente o unidad técnica independiente cumpla su función o presente una característica específica únicamente en conjunción con otros elementos

del vehículo, de forma que solo sea posible comprobar el cumplimiento de los requisitos cuando el componente o la unidad técnica independiente esté funcionando en conjunción con esas otras partes del vehículo, el alcance de la homologación de tipo UE del componente o de la unidad técnica independiente se limitará en consecuencia.

En tal caso, en el certificado de homologación de tipo UE se especificará toda restricción de utilización del componente o unidad técnica independiente y se indicarán las condiciones específicas para su montaje.

Cuando este tipo de componente o unidad técnica independiente sea instalado por el fabricante del vehículo, se comprobará el cumplimiento de estas restricciones de uso o las condiciones de montaje aplicables cuando se homologue el vehículo.

ARTÍCULO 30. ENSAYOS REQUERIDOS PARA LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

1. El cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos en el presente Reglamento y en los actos enumerados en el anexo II deberá probarse mediante los ensayos adecuados llevados a cabo por los servicios técnicos designados a tal efecto.

Los procedimientos de ensayo mencionados en el párrafo primero y los equipos y las herramientas específicos prescritos para realizar dichos ensayos serán los establecidos en los actos correspondientes que se enumeran en el anexo II.

2. El fabricante pondrá a disposición de la autoridad de homologación tantos vehículos, componentes o unidades técnicas independientes como exijan los actos pertinentes enumerados en el anexo II para poder llevar a cabo los ensayos requeridos.

3. Los ensayos requeridos se llevarán a cabo en vehículos, componentes y unidades técnicas independientes que sean representativos del tipo que ha de homologarse.

No obstante, el fabricante podrá seleccionar, de acuerdo con la autoridad de homologación, un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente que, aunque no sean representativos del tipo que ha de ser homologado, reúnan una serie de las características más desfavorables con respecto al nivel requerido de prestación. Podrán utilizarse métodos virtuales de ensayo para facilitar la toma de decisiones durante el proceso de selección.

4. Como alternativa a los procedimientos de ensayo contemplados en el apartado 1, y siempre con el acuerdo de la autoridad de homologación, podrán utilizarse, a petición del fabricante, métodos virtuales de ensayo en lo que respecta a los requisitos enumerados en los actos delegados adoptados en el marco del presente Reglamento.

5. Los métodos virtuales de ensayo deberán cumplir las condiciones establecidas en los actos delegados adoptados en el marco del presente Reglamento.

6. Mediante un acto delegado con arreglo a los artículos 76, 77 y 78, la Comisión establecerá qué requisitos pueden someterse a ensayos virtuales y las condiciones en

las que deben efectuarse dichos ensayos virtuales con el fin de garantizar que los resultados obtenidos durante los mencionados ensayos sean tan significativos como los obtenidos con ensayos físicos.

ARTÍCULO 31. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

1. La autoridad de homologación que conceda una homologación de tipo UE, en colaboración, si procede, con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, tomará las medidas necesarias para comprobar que se han tomado las disposiciones adecuadas para garantizar que los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, según proceda, que se estén produciendo se ajustan al tipo homologado.

2. La autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE, en colaboración, si procede, con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, tomará las medidas necesarias en relación con dicha homologación para comprobar que las disposiciones contempladas en el apartado 1 siguen siendo adecuadas y que los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, según proceda, que se estén produciendo se siguen ajustando al tipo homologado.

3. Para verificar que un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente es conforme con el tipo homologado, la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE podrá llevar a cabo cualquier verificación o ensayo prescrito en relación con el requisito reglamentario que se somete a la homologación de tipo UE sobre muestras tomadas en las instalaciones del fabricante, incluidos los lugares de producción. Los detalles de los procedimientos de verificación se establecerán en un acto de ejecución adoptado en el marco del presente Reglamento con arreglo al artículo 73.

4. Cuando una autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE compruebe que las disposiciones a las que se refiere el apartado 1 no se aplican, se apartan significativamente de las disposiciones y planes de control acordados, han dejado de aplicarse o ya no se consideran adecuadas, aunque la producción no se haya interrumpido, dicha autoridad de homologación adoptará las medidas necesarias para garantizar que el procedimiento para la conformidad de la producción se sigue correctamente o retirar la homologación de tipo.

5. Con arreglo al artículo 73 del presente Reglamento, se atribuyen competencias a la Comisión para adoptar el acto de ejecución en el que se establezcan las modalidades concretas relativas a la conformidad de la producción.

CAPÍTULO VI. MODIFICACIÓN DE LAS HOMOLOGACIONES DE TIPO UE

ARTÍCULO 32. DISPOSICIONES GENERALES

1. El fabricante deberá informar inmediatamente a la autoridad de homologación que haya concedido la ho-

mologación de tipo UE sobre cualquier cambio de los datos registrados en el expediente de homologación.

La autoridad de homologación decidirá cuál de los procedimientos establecidos en el artículo 33 debe seguirse.

Si es necesario, podrá decidir, previa consulta con el fabricante, que es preciso conceder una nueva homologación de tipo UE.

2. La solicitud de modificación de una homologación de tipo UE solo podrá presentarse a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE original.

3. Cuando la autoridad de homologación considere que, para llevar a cabo una modificación, es preciso repetir las inspecciones o los ensayos, lo comunicará al fabricante.

Los procedimientos mencionados en el artículo 33 únicamente se aplicarán si, en función de estas inspecciones o ensayos, la autoridad de homologación llega a la conclusión de que siguen cumpliéndose los requisitos para la homologación de tipo UE.

ARTÍCULO 33. REVISIONES Y EXTENSIONES DE HOMOLOGACIONES DE TIPO UE

1. Si se han producido cambios en la información especificada en el expediente de homologación, sin que sea necesario repetir inspecciones o ensayos, la modificación será considerada una «revisión».

En dichos casos, la autoridad de homologación deberá expedir las páginas revisadas del expediente de homologación, según proceda, señalando claramente en cada página revisada qué tipo de cambio se ha producido y en qué fecha se produjo la nueva emisión. Se considerará cumplido este requisito mediante una versión consolidada y actualizada del expediente de homologación, que lleve adjunta una descripción detallada de los cambios.

2. La modificación será considerada una «extensión» si ha habido cambios en la información especificada en el expediente de homologación y se produce alguna de las situaciones siguientes:

a) deben realizarse nuevas inspecciones o nuevos ensayos;

b) ha cambiado cualquiera de los datos que figuran en el certificado de homologación de tipo UE, con excepción de los anexos;

c) han entrado en vigor nuevos requisitos con arreglo a cualquiera de los actos enumerados en el anexo II que sean aplicables al tipo de vehículo homologado o al sistema, componente o unidad técnica independiente homologados.

En el caso de una extensión, la autoridad de homologación expedirá un certificado de homologación de tipo UE revisado e identificado por un número de extensión, que irá aumentando con el número de extensiones sucesivas que ya se hayan concedido. En el certificado de

homologación se indicará claramente el motivo de la extensión y la fecha de la nueva emisión.

3. Siempre que se expidan páginas modificadas o una versión consolidada y actualizada, se modificará en consonancia el índice del expediente de homologación adjunto al certificado de homologación, de forma que conste la fecha de la extensión o revisión más reciente o la fecha de la consolidación de la versión actualizada más reciente.

ARTÍCULO 34. EXPEDICIÓN Y NOTIFICACIÓN DE MODIFICACIONES

1. Cuando se trate de una extensión, se actualizarán todas las secciones pertinentes del certificado de homologación de tipo UE, sus anexos y el índice del expediente de homologación. Se expedirá sin demora al solicitante el certificado actualizado y sus anexos.

2. Cuando se trate de una revisión, la autoridad de homologación expedirá y entregará inmediatamente al solicitante los documentos revisados o la versión consolidada y actualizada, según corresponda, incluido el índice revisado del expediente de homologación.

3. La autoridad de homologación notificará toda modificación realizada a homologaciones de tipo UE a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros con arreglo a los procedimientos establecidos en el artículo 27.

CAPÍTULO VII. VALIDEZ DE LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

ARTÍCULO 35. EXPIRACIÓN DE LA VALIDEZ

1. Las homologaciones de tipo UE se expedirán con duración ilimitada.

2. Una homologación de tipo UE para un vehículo dejará de ser válida en cualquiera de los siguientes casos:

a) cuando en cualquier acto aplicable al vehículo homologado figuren nuevos requisitos que sean obligatorios para la matriculación, venta o puesta en servicio de los nuevos vehículos y no sea posible actualizar la homologación de tipo en consecuencia;

b) cuando la fabricación del vehículo homologado cese definitivamente de manera voluntaria;

c) cuando la validez de la homologación expire mediante una restricción especial de conformidad con el artículo 38.

3. Cuando dejen de ser válidas solo una variante de un tipo o una versión de una variante, la homologación de tipo UE del vehículo en cuestión perderá su validez únicamente en la medida en que afecte a esa variante o versión concretas.

4. Cuando cese definitivamente la fabricación de un tipo concreto de vehículo, el fabricante lo notificará a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE correspondiente a dicho vehículo.

Una vez recibida la notificación mencionada en el párrafo primero, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE del vehículo lo comunicará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros en el plazo de un mes.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4, en aquellos casos en que una homologación de tipo UE de un vehículo vaya a dejar de ser válida, el fabricante se lo notificará a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE.

La autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE comunicará sin demora toda la información pertinente a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, de forma que se pueda aplicar, cuando proceda, el artículo 39.

En la notificación mencionada en el párrafo segundo se especificará, en concreto, la fecha de fabricación y el número de identificación del último vehículo fabricado.

CAPÍTULO VIII. CERTIFICADO DE CONFORMIDAD Y MARCADO

ARTÍCULO 36. CERTIFICADO DE CONFORMIDAD

1. El fabricante, en su calidad de titular de la homologación de tipo EU de un vehículo completo, entregará un certificado de conformidad, en forma de documento en papel, que acompañará a cada vehículo, ya esté completo, incompleto o completado, que haya sido fabricado de acuerdo con el tipo de vehículo homologado.

Este certificado se entregará gratuitamente al comprador junto con el vehículo. Su entrega no podrá depender de una petición explícita ni de la presentación de información adicional al fabricante.

2. El fabricante utilizará el modelo de certificado de conformidad adoptado por la Comisión con arreglo al artículo 73.

3. Salvo en caso de que se haya concluido un acuerdo diferente con el comprador del vehículo, el certificado de conformidad se redactará en la lengua oficial del Estado miembro en el que se adquiera el vehículo.

4. El certificado de conformidad estará diseñado para impedir las falsificaciones. A tal fin, el papel utilizado dispondrá de una protección consistente en gráficos coloreados o en una marca de agua que identifique al fabricante.

5. El certificado de conformidad estará cumplimentado en su totalidad y no contendrá limitaciones relativas al uso del vehículo distintas de las contempladas en el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 73.

6. Cuando se trate de un vehículo incompleto o completado, el fabricante deberá cumplimentar únicamente los puntos del certificado de conformidad que hayan sido añadidos o cambiados durante la fase de homologación en curso y, cuando proceda, adjuntará al certificado todos los certificados de conformidad extendidos en las fases previas.

7. En el caso de los vehículos homologados con arreglo al artículo 39, apartado 2, el certificado de conformidad descrito en el acto de ejecución adoptado en el marco del presente Reglamento incluirá en su título el texto: «Para vehículos completos/completados, que han recibido la homologación de tipo en aplicación del artículo 39 (homologación provisional)».

8. En el caso de los vehículos que han recibido la homologación de tipo con arreglo al artículo 41, el certificado de conformidad, establecido en el acto de ejecución adoptado en el marco del presente Reglamento, incluirá en su título el texto «Para vehículos completos/completados, que han recibido la homologación de tipo en series cortas» y en su proximidad inmediata el año de producción, seguido de un número secuencial entre 1 y el límite asignado en el cuadro previsto en el acto de ejecución, que indique, respecto de cada año de producción, la posición de dicho vehículo en la producción asignada para ese año.

9. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el fabricante podrá transmitir a las autoridades nacionales, por medios electrónicos, datos o información recogidos en el certificado de conformidad.

10. El fabricante será el único autorizado a expedir duplicados del certificado de conformidad. Todo certificado duplicado llevará de manera visible en el título la indicación «duplicado».

ARTÍCULO 37. MARCADO REGLAMENTARIO DE LOS VEHÍCULOS Y MARCA DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO DE LOS COMPONENTES O UNIDADES TÉCNICAS INDEPENDIENTES

1. El fabricante de un vehículo colocará en cada vehículo fabricado de conformidad con el tipo homologado la placa reglamentaria exigida por el acto delegado o de ejecución correspondiente enumerado en el anexo II.

2. El fabricante de un componente o de una unidad técnica independiente, forme o no parte de un sistema, colocará en cada componente o unidad técnica independiente que se haya fabricado de conformidad con el tipo homologado la marca de homologación de tipo exigida por el acto delegado o de ejecución pertinente previsto en el anexo II.

3. Cuando no se exija esta marca de homologación de tipo para un componente o unidad técnica independiente, el fabricante colocará, como mínimo, la denominación comercial o marca comercial del fabricante, y el número de tipo y/o un número de identificación.

4. La placa reglamentaria y la marca de homologación de tipo UE se establecerán de conformidad con el modelo previsto en el acto de ejecución establecido en el artículo 73 y adoptado en el marco del presente Reglamento.

CAPÍTULO IX. EXENCIONES PARA NUEVAS TECNOLOGÍAS O NUEVOS CONCEPTOS

ARTÍCULO 38. EXENCIONES PARA NUEVAS TECNOLOGÍAS O NUEVOS CONCEPTOS

1. El fabricante podrá solicitar una homologación de tipo UE en relación con un tipo de sistema, componente

o unidad técnica independiente que incorpore tecnologías o conceptos nuevos que sean incompatibles con uno o más actos enumerados en el anexo II.

2. La autoridad de homologación concederá la homologación de tipo UE mencionada en el apartado 1 si se cumplen todas las condiciones siguientes:

a) en la solicitud se mencionan los motivos por los cuales las tecnologías o conceptos en cuestión hacen que el sistema, componente o unidad técnica independiente sea incompatible con uno o varios actos previstos en el anexo II;

b) en la solicitud se describen las implicaciones para la seguridad y el medio ambiente de la nueva tecnología y las medidas tomadas a fin de garantizar al menos un nivel de seguridad y protección del medio ambiente al menos equivalente al proporcionado por los requisitos para los que se desea obtener la exención;

c) se presentan descripciones y resultados de los ensayos que demuestran el cumplimiento de la condición establecida en la letra b).

3. La concesión de una exención para nuevas tecnologías o nuevos conceptos estará sujeta a la autorización de la Comisión a través de una decisión adoptada de conformidad con el procedimiento mencionado en el artículo 74, apartado 2.

4. A la espera de la decisión de la Comisión sobre la autorización, la autoridad de homologación podrá conceder una homologación provisional, válida únicamente en el territorio de ese Estado miembro, en relación con un tipo de vehículo objeto de la exención que desea obtenerse. La autoridad de homologación informará de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros sin demora mediante un expediente que contenga la información mencionada en el apartado 2.

5. Las demás autoridades de homologación podrán decidir si aceptan en su territorio la homologación provisional mencionada en el apartado 4.

6. Cuando proceda, la autorización de la Comisión mencionada en el apartado 3 también especificará si su validez está supeditada a algún tipo de restricción. En cualquier caso, la validez de la homologación de tipo no podrá ser inferior a treinta y seis meses.

7. Si la Comisión decide denegar la autorización, la autoridad de homologación comunicará inmediatamente al titular de la homologación de tipo provisional mencionada en el apartado 4 que la homologación provisional quedará derogada seis meses después de la fecha de la denegación de la Comisión.

No obstante, se permitirá la venta, matriculación o puesta en servicio en todo Estado miembro que haya aceptado la homologación provisional de los vehículos fabricados de conformidad con la homologación provisional antes de que deje de ser válida.

ARTÍCULO 39. NECESIDAD POSTERIOR DE ADAPTARSE A LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS EN LA LEGISLACIÓN

1. En los casos en que la Comisión haya autorizado la concesión de una exención con arreglo a lo dispuesto

en el artículo 38, tomará las medidas necesarias, en su caso, para adaptar al desarrollo tecnológico los actos delegados o de ejecución afectados.

Cuando una exención con arreglo al artículo 38 esté relacionada con un reglamento CEPE, la Comisión propondrá la modificación de dicho reglamento conforme al procedimiento aplicable en el marco del 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 éstos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones⁴⁰.

2. Tan pronto como se hayan modificado los actos pertinentes, se levantará toda restricción relacionada con la decisión de la Comisión de autorizar la exención.

Si no se han tomado las medidas necesarias para adaptar los actos delegados o de ejecución, y a petición del Estado miembro que concedió la homologación, la Comisión podrá autorizar al Estado miembro a prorrogar la homologación mediante una decisión adoptada de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 74, apartado 2.

CAPÍTULO X. VEHÍCULOS FABRICADOS EN SERIES CORTAS

ARTÍCULO 40. HOMOLOGACIÓN DE TIPO NACIONAL DE SERIES CORTAS

1. El fabricante podrá solicitar una homologación de tipo para series cortas de un tipo de vehículo dentro de los límites cuantitativos anuales establecidos en el anexo III. Dichos límites se aplicarán a la venta, la matriculación o la puesta en servicio de vehículos del tipo homologado en el mercado de la Unión en un año determinado.

En el caso de una homologación de tipo para series cortas, la autoridad de homologación, si tiene motivos razonables para hacerlo, podrá eximir de la aplicación de una o varias de las disposiciones de uno o varios de los actos enumerados en el anexo II, siempre y cuando haya establecido requisitos alternativos.

2. Los requisitos alternativos mencionados en el apartado 1 deberán garantizar un nivel de seguridad funcional y de protección del medio ambiente que sea equivalente, en la mayor medida posible, al nivel previsto en el acto pertinente enumerado en el anexo II.

3. A efectos de la homologación de tipo de vehículos con arreglo al presente artículo, se aceptarán los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que han recibido la homologación de tipo de conformidad con los actos enumerados en el anexo II.

4. El certificado de homologación de tipo de los vehículos homologados con arreglo al presente artículo se redactará de conformidad con el modelo establecido en un acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo

73, pero no llevará el encabezamiento «certificado de homologación de tipo UE del vehículo» y especificará el contenido de las exenciones concedidas conforme al apartado 1. Los certificados de homologación de tipo se numerarán con arreglo al acto de ejecución adoptado de conformidad con el artículo 73.

5. La validez de una homologación de tipo nacional para series cortas se limitará al territorio del Estado miembro cuya autoridad de homologación la haya concedido.

No obstante, a petición del fabricante, se 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.

En el plazo de tres meses a partir de la fecha de recepción de la solicitud mencionada en el párrafo segundo, las autoridades de homologación de los Estados miembros designados por el fabricante decidirán si aceptan o no la homologación de tipo. Comunicarán oficialmente su decisión a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo nacional para series cortas.

Las autoridades de homologación de los Estados miembros aceptarán la homologación de tipo nacional, salvo que tengan motivos razonables para creer que las disposiciones técnicas en que se basó la homologación del vehículo no son equivalentes a las suyas.

6. A petición de un solicitante de una homologación de tipo nacional para series cortas que desee vender o matricular un vehículo, o ser responsable de su puesta en servicio, en otro Estado miembro, la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo nacional para series cortas le proporcionará una copia del certificado de homologación de tipo, incluido el expediente de homologación. La autoridad nacional de homologación de tipo del otro Estado miembro permitirá la venta, matriculación o puesta en servicio de un vehículo, salvo que tenga motivos razonables para creer que las disposiciones técnicas en que se basó la homologación del vehículo no son equivalentes a las suyas.

CAPÍTULO XI. HOMOLOGACIONES INDIVIDUALES

ARTÍCULO 41. HOMOLOGACIONES INDIVIDUALES

1. A petición del propietario del vehículo, las autoridades de homologación concederán la homologación individual a un vehículo que se ajuste a la descripción adjunta a la solicitud y que cumpla las disposiciones del presente Reglamento.

2. En el procedimiento de homologación individual, las autoridades de homologación certificarán que el vehículo cumple las disposiciones de los actos recogidos en el anexo II.

3. Una homologación individual se aplicará a un vehículo específico, ya sea singular o no.

4. Las solicitudes de homologación individual abarcarán un máximo de cinco vehículos del mismo tipo.

40. http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index_en.htm#h2-1

5. Una vez concedida la homologación de tipo, la autoridad de homologación expedirá sin demora el certificado de homologación individual.

6. El formato del certificado de homologación individual se basará en el modelo de certificado de homologación de tipo UE establecido en un acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 73 y contendrá como mínimo la información necesaria para cumplimentar la solicitud de matriculación de conformidad con la Directiva 1999/37/CE del Consejo⁴¹.

Los certificados de homologación individual no llevarán el encabezamiento «Homologación de vehículo UE». El certificado de homologación individual llevará el número de identificación de vehículo del vehículo en cuestión.

7. El presente artículo se aplicará a los vehículos que, en el momento de la solicitud de la homologación individual, no hayan sido vendidos previamente o que aún no hayan sido puestos en servicio, lo que implica su identificación y la atribución de un número de matrícula, incluidas las matriculaciones temporales o de corto plazo o la matriculación profesional, o que solamente hayan sido vendidos, matriculados o puestos en servicio hace menos de seis meses.

8. Las disposiciones del presente capítulo 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 venta, matriculación o puesta en servicio.

ARTÍCULO 42. EXENCIONES PARA LAS HOMOLOGACIONES INDIVIDUALES

1. Una autoridad de homologación podrá eximir a un vehículo del cumplimiento de los requisitos establecidos en uno o varios de los actos enumerados en el anexo II, siempre y cuando la autoridad de homologación imponga requisitos alternativos y tenga motivos razonables para dicha exención.

2. Los requisitos alternativos deberán garantizar un nivel de seguridad funcional y de protección del medio ambiente que sea equivalente, en la mayor medida posible, al nivel previsto en el acto pertinente enumerado en el anexo II.

Las autoridades de homologación no efectuarán ensayos destructivos. Utilizarán toda información pertinente proporcionada por el solicitante de una homologación individual para determinar la conformidad con los requisitos alternativos.

Las autoridades de homologación aceptarán cualquier homologación de tipo UE de un sistema, componente o unidad técnica independiente, en lugar de los requisitos alternativos.

3. La autoridad de homologación concederá la homologación individual si el vehículo se ajusta a la descripción adjunta a la solicitud y responde a los requisitos técnicos aplicables, y expedirá sin demora el certificado de homologación individual.

41. DO L 138 de 1.6.1999, p. 57.

El formato del certificado de homologación individual se basará en el modelo de certificado de homologación de tipo UE mencionado en el artículo 28, apartado 2, y contendrá como mínimo la información necesaria para cumplimentar la solicitud de matriculación contemplada en la Directiva 1999/37/CE del Consejo⁴².

Los certificados de homologación individual no llevarán el encabezamiento «Homologación de vehículo UE». El certificado de homologación individual llevará el número de identificación de vehículo del vehículo en cuestión.

ARTÍCULO 43. VALIDEZ Y ACEPTACIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN INDIVIDUAL

1. La validez de la homologación individual se limitará al territorio del Estado miembro en la que se haya concedido.

2. A fin de vender, matricular o poner en servicio en otro Estado miembro un vehículo que haya recibido una homologación individual, la autoridad de homologación que concedió la homologación proporcionará al solicitante de una homologación individual, previa petición, una declaración sobre las disposiciones técnicas en que se basó la homologación del vehículo así como toda información adicional que detalle el tipo de requisitos técnicos que ha cumplido el vehículo en cuestión.

3. Por lo que respecta a los vehículos para los que una autoridad de homologación de un Estado miembro haya concedido una homologación individual de conformidad con las disposiciones del artículo 34, los demás Estados miembros permitirán la venta, matriculación y puesta en servicio de un vehículo, salvo que tengan motivos razonables para creer que las disposiciones técnicas en que se basó la homologación del vehículo no son equivalentes a las suyas.

4. A petición del propietario del vehículo, las autoridades de homologación deberán conceder la homologación individual a un vehículo que cumpla las disposiciones del presente Reglamento. En este caso, las autoridades de homologación aceptarán la homologación individual y permitirán la venta, matriculación y puesta en servicio de dicho vehículo.

ARTÍCULO 44. DISPOSICIONES ESPECÍFICAS SOBRE LAS HOMOLOGACIONES INDIVIDUALES

1. Las disposiciones del presente capítulo 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 venta, matriculación o puesta en servicio.

2. El procedimiento establecido en el presente capítulo podrá aplicarse a un vehículo concreto durante las sucesivas fases de acabado con arreglo al procedimiento de homologación de tipo multifásica.

3. El procedimiento establecido en el presente capítulo no podrá sustituir una fase intermedia dentro de la serie normal de un procedimiento de homologación de tipo multifásica y no se podrá aplicar para obtener la homologación de la primera fase de un vehículo.

42. DO L 138 de 1.6.1999, p. 57.

CAPÍTULO XII. VENTA, MATRICULACIÓN Y PUESTA EN SERVICIO

ARTÍCULO 45. VENTA, MATRICULACIÓN Y PUESTA EN SERVICIO DE VEHÍCULOS

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 41 y 42, los vehículos para los que sea obligatoria la homologación de tipo UE del vehículo completo, o para los que el fabricante haya obtenido esta homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento, podrán ser vendidos, matriculados o puestos en servicio solamente si van acompañados de un certificado de conformidad válido expedido de conformidad con el artículo 36.

Cuando se trate de vehículos incompletos, se permitirá la venta o puesta en servicio de estos vehículos, pero las autoridades responsables de la matriculación de los Estados miembros podrán denegar su matriculación permanente y su utilización en carretera.

2. Por lo que se refiere a los vehículos de series cortas, el número de vehículos vendidos, matriculados y puestos en servicio en la Unión en el transcurso de un año no será superior al número de unidades que figura en el anexo III.

3. El apartado 1 no se aplicará a los vehículos destinados a ser utilizados por las fuerzas armadas, la protección civil, los servicios de lucha contra incendios o los servicios responsables del mantenimiento del orden público, ni tampoco a los vehículos que han recibido la homologación de tipo con arreglo a los artículos 40 o 43.

4. A petición del propietario del vehículo, las autoridades de homologación deberán conceder la homologación individual a un vehículo que cumpla las disposiciones del presente Reglamento. En este caso, las autoridades de homologación aceptarán la homologación individual y permitirán la venta, matriculación y puesta en servicio de dicho vehículo.

ARTÍCULO 46. VENTA, MATRICULACIÓN Y PUESTA EN SERVICIO DE VEHÍCULOS DE FIN DE SERIE

1. Con las limitaciones relativas a los vehículos de fin de serie y en el plazo que se especifica en los apartados 2 y 4, podrán matricularse vehículos que se ajusten a un tipo de vehículo cuya homologación de tipo UE ya no sea válida.

El primer párrafo se aplicará únicamente dentro del territorio de la Unión a aquellos vehículos que, en el momento de su fabricación, contasen con una homologación de tipo UE válida, pero que no se hayan matriculado antes de que dicha homologación de tipo UE haya perdido su validez.

2. El apartado 1 se aplicará, en el caso de los 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, en el caso de los vehículos completos, durante un período de dieciocho meses a partir de dicha fecha.

3. Si un fabricante desea acogerse a lo dispuesto en el apartado 1, deberá presentar una solicitud a la autoridad

nacional de cada Estado miembro en los que vayan a matricularse los vehículos en cuestión. En dicha solicitud deberá especificar todos los motivos técnicos o económicos que impiden que dichos vehículos cumplan los nuevos requisitos en materia de homologación de tipo.

La autoridad nacional correspondiente decidirá, en un plazo de tres meses a partir de la recepción de la solicitud, si autoriza la matriculación de dichos vehículos dentro de su territorio y en qué cantidad.

4. El número de vehículos de fin de serie no superará el 10 % del número de vehículos matriculados en los dos años anteriores o los diez vehículos por Estado miembro, la cifra que sea mayor.

5. Antes de su matriculación, el fabricante expedirá un nuevo certificado de conformidad, con arreglo al modelo de certificado de conformidad determinado por la Comisión conforme al artículo 73, para los vehículos de fin de serie en el que se les califique de «fin de serie» y en el que se indique el número y el Estado miembro de primera matriculación.

6. Los Estados miembros garantizarán el control efectivo del número de vehículos que se matriculen en el marco del procedimiento establecido en el presente artículo.

7. El presente artículo se aplicará solamente cuando el cese de fabricación se deba a la expiración de la validez de la homologación de tipo en el caso a que hace referencia el artículo 35, apartado 2.

ARTÍCULO 47. VENTA Y PUESTA EN SERVICIO DE COMPONENTES Y UNIDADES TÉCNICAS INDEPENDIENTES

1. Los componentes o las unidades técnicas independientes solamente podrán ser vendidos y puestos en servicio si cumplen los requisitos de los actos delegados pertinentes enumerados en el anexo II y si están marcados de forma adecuada de conformidad con el artículo 37.

2. El apartado 1 no será de aplicación en el caso de componentes o unidades técnicas independientes que hayan sido específicamente fabricados o diseñados para vehículos nuevos que no entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán autorizar la venta y puesta en servicio de componentes o unidades técnicas independientes que estén exentos de una o varias disposiciones del presente Reglamento en aplicación del artículo 38 o estén destinados a su montaje en vehículos que se beneficien de las homologaciones concedidas en virtud de los artículos 40 o 41 relativas a dichos componentes o unidades técnicas independientes.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, y salvo disposición en contrario en el presente Reglamento o en uno de sus actos delegados, los Estados miembros podrán autorizar la venta o puesta en servicio de componentes o unidades técnicas independientes que estén destinados a su montaje en vehículos que, en el momento de su venta o puesta en servicio, no estaban sometidos a la obligación de homologación de tipo UE en virtud del presente Reglamento o de la Directiva 2002/24/CE.

CAPÍTULO XIII. CLÁUSULAS DE SALVAGUARDIA

ARTÍCULO 48. PROCEDIMIENTO EN EL CASO DE VEHÍCULOS, SISTEMAS, COMPONENTES O UNIDADES TÉCNICAS INDEPENDIENTES QUE PLANTEEN UN RIESGO A NIVEL NACIONAL

1. Cuando las autoridades de vigilancia del mercado de un Estado miembro adopten medidas con arreglo al artículo 20 del Reglamento (CE) nº 765/2008, o tengan motivos suficientes para pensar que un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente sujeto al presente Reglamento plantea un riesgo para la salud o la seguridad de las personas u otros aspectos de protección del interés público con arreglo al presente Reglamento, las autoridades de homologación llevarán a cabo una evaluación relacionada con el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente en cuestión atendiendo a todos los requisitos establecidos en el presente Reglamento. Los agentes económicos correspondientes cooperarán plenamente con las autoridades de homologación y/o de vigilancia del mercado.

Si en el transcurso de la evaluación, las autoridades de homologación y/o de vigilancia del mercado constatan que el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente no cumple los requisitos establecidos en el presente Reglamento, pedirán sin demora al agente económico en cuestión que adopte todas las medidas correctoras adecuadas para adaptarlo a los citados requisitos, retirarlo del mercado, o llamarlo a revisión o recuperarlo en un plazo de tiempo razonable, proporcional a la naturaleza del riesgo.

Las autoridades de homologación nacionales informarán al servicio técnico correspondiente de las medidas adoptadas conforme los párrafos primero y segundo. El artículo 21 del Reglamento (CE) nº 765/2008 será de aplicación a las medidas mencionadas en el párrafo segundo.

2. Cuando las autoridades de homologación consideren que la falta de conformidad no se limita al territorio nacional, informarán a la Comisión y a los demás Estados miembros de los resultados de la evaluación y de las medidas que han pedido que adopte al agente económico.

3. El agente económico se asegurará de que se adoptan todas las medidas correctoras pertinentes en relación con todos los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes no conformes que haya vendido, matriculado o de cuya puesta en servicio sea responsable en toda la Unión.

4. Si el agente económico no adopta las medidas correctoras adecuadas en el plazo de tiempo indicado en el apartado 1, párrafo segundo, las autoridades nacionales adoptarán todas las medidas adecuadas para prohibir o restringir la venta, matriculación o puesta en servicio de vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes no conformes en sus mercados nacionales, retirarlos de los mismos, o llamarlos a revisión o recuperarlos.

5. Las autoridades nacionales informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de tales medidas.

La información proporcionada incluirá todos los detalles disponibles, en particular los datos necesarios para la identificación del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente no conforme, su origen, la naturaleza de la supuesta no conformidad y del riesgo planteado, la naturaleza y duración de las medidas nacionales adoptadas, así como los argumentos expresados por el agente económico en cuestión. En particular, las autoridades de homologación indicarán si la no conformidad se debe a uno de los motivos siguientes:

a) el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente no respeta las exigencias relativas a la salud o la seguridad de las personas, la protección del medio ambiente u otros aspectos de protección del interés público incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento; o

b) existencia de lagunas en los actos pertinentes enumerados en el anexo II.

6. Los Estados miembros distintos del que inició el procedimiento informarán en el plazo de un mes a la Comisión y a los demás Estados miembros de toda medida que adopten y de cualquier dato adicional sobre la no conformidad del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente en cuestión que tengan a su disposición y, en caso de desacuerdo con la medida nacional notificada, presentarán sus objeciones al respecto.

7. Si en el plazo de un mes tras la recepción de la información indicada en el apartado 6 ningún Estado miembro ni la Comisión presentan objeción alguna sobre una medida provisional adoptada por un Estado miembro, la medida se considerará justificada.

8. Los Estados miembros velarán por que se adopten sin demora las medidas restrictivas adecuadas respecto del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente en cuestión, tales como retirarlo de sus mercados.

ARTÍCULO 49. PROCEDIMIENTO DE SALVAGUARDIA DE LA UNIÓN

1. Si en el curso del procedimiento establecido en el artículo 41 se formulan objeciones contra una medida adoptada por un Estado miembro, o la Comisión considera que una medida nacional vulnera la legislación de la Unión, la Comisión consultará a los Estados miembros y a los agentes económicos correspondientes, y procederá sin demora a la evaluación de la medida nacional. Sobre la base de los resultados de la evaluación mencionada anteriormente, la Comisión adoptará inmediatamente una decisión en la que indicará si la medida nacional está justificada.

La Comisión comunicará su decisión a todos los Estados miembros y a los agentes económicos correspondientes.

2. Si se considera justificada la medida nacional, todos los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias

para garantizar la retirada de sus mercados del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente no conforme e informarán a la Comisión al respecto. Si la medida nacional no se considera justificada, el Estado miembro en cuestión retirará la medida.

3. Cuando la medida nacional se considere justificada y se atribuya a lagunas en el presente Reglamento o en los actos delegados o de ejecución adoptados en el marco del mismo, la Comisión propondrá las medidas pertinentes como a continuación se indica:

a) cuando se trate de actos delegados o de ejecución adoptados en el marco del presente Reglamento, la Comisión propondrá las modificaciones necesarias del acto correspondiente;

b) cuando se trate de Reglamentos CEPE, la Comisión propondrá los proyectos de modificaciones necesarias de los Reglamentos CEPE pertinentes de conformidad con el procedimiento aplicable con arreglo al Acuerdo de 1958 revisado.

ARTÍCULO 50. VEHÍCULOS, SISTEMAS, COMPONENTES O UNIDADES TÉCNICAS INDEPENDIENTES QUE SON CONFORMES Y PRESENTAN UN RIESGO

1. Si tras efectuar una evaluación con arreglo al artículo 49, apartado 1, una autoridad nacional comprueba que un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, aunque conforme con los requisitos aplicables o marcado correctamente, plantea un riesgo grave para la seguridad o puede perjudicar gravemente al medio ambiente o a la salud pública, dicha autoridad nacional pedirá al agente económico en cuestión que adopte todas las medidas adecuadas para asegurarse de que el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente en cuestión ya no plantee ese riesgo al venderlo o matricularlo o una vez puesto en servicio, o bien para retirarlo del mercado, o llamarlo a revisión o recuperarlo en un plazo de tiempo razonable y proporcional a la naturaleza del riesgo. La autoridad de matriculación podrá denegar la matriculación de tales vehículos en su territorio por un máximo de seis meses.

2. En el caso de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente contemplado en el apartado 1, el agente económico se asegurará de que se adopten medidas correctoras en relación con la totalidad de dichos vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes vendidos, matriculados, o en el momento de su puesta en servicio en la Unión.

3. En el plazo de un mes, el Estado miembro informará a la Comisión y a los demás Estados miembros de todos los detalles disponibles, en particular los datos necesarios para identificar el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente correspondiente y determinar su origen, su cadena de suministro, la naturaleza del riesgo planteado y la naturaleza y duración de las medidas nacionales adoptadas.

4. La Comisión consultará sin demora a los Estados miembros y los agentes económicos correspondientes y, en particular, a la autoridad nacional que concedió la homologación de tipo, y evaluará la medida nacional adoptada. Sobre la base de dicha evaluación, adoptará

una decisión en la que indicará si la medida está justificada y, en su caso, propondrá medidas adecuadas.

5. La Comisión comunicará inmediatamente su decisión a todos los Estados miembros y a los agentes económicos correspondientes.

ARTÍCULO 51. VEHÍCULOS, SISTEMAS, COMPONENTES O UNIDADES TÉCNICAS INDEPENDIENTES NO CONFORMES CON EL TIPO HOMOLOGADO

1. Cuando un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente nuevo, acompañado de un certificado de conformidad, o que lleve una marca de homologación, no se ajuste al tipo homologado, la autoridad que concedió la homologación de tipo UE tomará las medidas necesarias, incluida la retirada de la homologación de tipo, para garantizar que los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, según sea el caso, vuelvan a ser conformes al tipo homologado. Asimismo, las autoridades de homologación informarán a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros acerca de las medidas tomadas en el plazo de un mes.

2. A los 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 una disconformidad con el tipo homologado. Cuando los actos reglamentarios pertinentes enumerados en el anexo II permitan márgenes de tolerancia y dichos márgenes se respeten, no se considerará que un vehículo difiere del tipo homologado.

3. Cuando una autoridad de homologación demuestre que un vehículo, componente o unidad técnica independiente nuevo, acompañado de un certificado de conformidad o que lleve una marca de homologación de otro Estado miembro, no se ajuste al tipo homologado, podrá solicitar a la autoridad nacional que concedió la homologación de tipo UE que compruebe si los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que estén siendo fabricados siguen ajustándose al tipo homologado. Cuando la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE reciba una solicitud de este tipo, tomará las medidas necesarias lo antes posible y, a más tardar, en el plazo de tres meses desde la fecha de la solicitud.

4. La autoridad de homologación solicitará a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE de un sistema, componente, unidad técnica independiente o de un vehículo incompleto, que tome las medidas necesarias para garantizar que los vehículos que se estén fabricando sean conformes al tipo homologado en los siguientes casos:

a) en el caso de un vehículo con homologación de tipo UE, cuando la no conformidad de este sea imputable exclusivamente a la no conformidad de un sistema, componente o unidad técnica independiente;

b) en el caso de un vehículo con homologación de tipo multifásica, cuando la no conformidad del vehículo completado sea imputable exclusivamente a la no conformidad de un sistema, componente o unidad técnica

independiente que forme parte del vehículo incompleto, o de la del propio vehículo incompleto.

5. Cuando la autoridad de homologación correspondiente reciba una solicitud de este tipo, tomará las medidas necesarias, en colaboración, si procede, con el Estado miembro que haya presentado la solicitud, lo antes posible y, a más tardar, en el plazo de tres meses desde la fecha de la solicitud.

6. Cuando se determine la falta de conformidad, la autoridad de homologación del Estado miembro que concedió la homologación de tipo UE del sistema, componente o unidad técnica independiente o la homologación del vehículo incompleto tomará las medidas establecidas en el apartado 1.

Las autoridades de homologación se informarán recíprocamente en el plazo de un mes de cualquier retirada de una homologación de tipo UE, así como de sus motivos.

7. Cuando la autoridad de homologación que concedió una homologación de tipo UE impugne la falta de conformidad que le haya sido notificada, los Estados miembros afectados procurarán solucionar el conflicto. Se mantendrá informada a la Comisión, la cual, si fuere necesario, llevará a cabo las consultas apropiadas para llegar a un acuerdo.

ARTÍCULO 52. SISTEMAS, COMPONENTES O UNIDADES TÉCNICAS INDEPENDIENTES QUE SUPONEN UN RIESGO SIGNIFICATIVO PARA EL FUNCIONAMIENTO CORRECTO DE LOS SISTEMAS ESENCIALES

1. Los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que puedan suponer un riesgo significativo para el funcionamiento correcto de sistemas que sean esenciales para la seguridad del vehículo o la eficacia medioambiental del mismo no podrán ser vendidos, matriculados o puestos en servicio a menos que hayan sido autorizados por una autoridad de homologación con arreglo al apartado 4 y el artículo 53, apartados 1 y 2.

2. La Comisión elaborará una lista de los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes contemplados en el apartado 1 mediante actos delegados con arreglo a los artículos 76, 77 y 78, teniendo en cuenta la información disponible sobre lo siguiente:

a) la gravedad del riesgo para la seguridad o la eficacia medioambiental de los vehículos equipados con los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes en cuestión;

b) el efecto, en los consumidores y los fabricantes en la fase post-venta, de la imposición, en virtud del presente artículo, de un posible requisito de autorización de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes.

3. Se entiende por «componentes originales» las piezas de vehículo fabricadas con arreglo a las especificaciones y normas de producción que el fabricante del vehículo haya establecido para producir los componentes para el montaje del vehículo de que se trate, incluidos los componentes fabricados en la misma cadena de producción que esos componentes y, a partir de una presunción

refutable, los componentes para los que el fabricante certifique que cumplen los requisitos de calidad de los componentes utilizados para el montaje del vehículo en cuestión y que se hayan fabricado con arreglo a las especificaciones y normas de producción del fabricante del vehículo; esta definición también se aplica a las unidades técnicas independientes.

El apartado 1 no será aplicable a los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes originales ni a los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que hayan recibido la homologación de tipo con arreglo a las disposiciones de uno de los actos enumerados en el anexo II, excepto cuando la homologación se refiera a aspectos distintos de los contemplados en el apartado 1.

El apartado 1 no se aplicará a los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes producidos para vehículos destinados exclusivamente a la competición en carretera. Los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes incluidos en una lista de un acto delegado del presente Reglamento que tengan doble uso, a saber, para vehículos destinados exclusivamente a la competición en carretera y para vehículos destinados a utilización en vías públicas, no podrán venderse a los consumidores ni ponerse a la venta para estos.

4. En la medida necesaria, la Comisión establecerá el modelo y el sistema de numeración del certificado previstos en el artículo 53, apartado 1, párrafo tercero, así como todos los aspectos relativos al procedimiento mediante un acto de ejecución con arreglo al artículo 73. La Comisión determinará los requisitos que dichos componentes deben cumplir, el marcado, el empaquetado y los ensayos pertinentes mediante actos delegados con arreglo a los artículos 76, 77 y 78.

5. Los requisitos mencionados en el apartado 4 podrán basarse en los actos enumerados en el anexo II o podrán consistir en una comparación del sistema, componente o unidad técnica independiente con las prestaciones del vehículo original, o cualesquiera de sus piezas, según proceda. En cualquier caso, los requisitos deberán garantizar que los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes no ponen en peligro el funcionamiento de los sistemas que sean esenciales para la seguridad del vehículo o su eficacia medioambiental.

ARTÍCULO 53. SISTEMAS, COMPONENTES O UNIDADES TÉCNICAS INDEPENDIENTES QUE SUPONEN UN RIESGO SIGNIFICATIVO PARA EL FUNCIONAMIENTO CORRECTO DE LOS SISTEMAS ESENCIALES: REQUISITOS CONEXOS

1. A efectos del artículo 52, apartado 1, el fabricante de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes presentará a la autoridad de homologación un acta de ensayo elaborada por un servicio técnico designado que certifique que los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes para los que se solicita autorización cumplen los requisitos previstos en el artículo 52, apartado 4. El fabricante podrá presentar únicamente una solicitud por tipo y por pieza ante una única autoridad de homologación.

La solicitud incluirá los datos del fabricante de los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, el tipo, la identificación y los números de los mismos, así como la denominación 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 los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes.

Cuando la autoridad de homologación, teniendo en cuenta el acta de ensayo y demás pruebas, considere que los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes en cuestión cumplen los requisitos previstos en el artículo 52, apartado 4, expedirá un certificado al fabricante sin demora. El certificado autorizará la venta y la puesta en servicio en la Unión de los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes con arreglo a lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado 2.

2. El fabricante informará sin demora a la autoridad de homologación que expidió el certificado de cualquier cambio que afecte a las condiciones en las que se produjo la autorización. Dicha autoridad de homologación decidirá si es preciso revisar o expedir de nuevo el certificado y si son necesarios nuevos ensayos.

El fabricante será el responsable de garantizar que los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes se fabriquen y sigan fabricándose en las condiciones para las que se expidió el certificado.

3. Antes de expedir una autorización, la autoridad de homologación verificará la existencia de disposiciones y procedimientos satisfactorios para asegurar el control efectivo de la conformidad de la producción.

Cuando la autoridad de homologación considere que han dejado de cumplirse las condiciones en las que se expidió la autorización, pedirá al fabricante que tome las medidas necesarias para garantizar que los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes vuelvan a ser conformes. En caso necesario, retirará la autorización.

4. Las autoridades de homologación de los diferentes Estados miembros someterán a la Comisión todo desacuerdo sobre los certificados mencionados en el apartado 1, párrafo tercero. La Comisión tomará las medidas adecuadas para solucionar el desacuerdo, incluida, en su caso, la retirada de la autorización, previa consulta a las autoridades de homologación.

5. Hasta que se elabore la lista mencionada en el artículo 52, apartado 2, los Estados miembros podrán mantener sus disposiciones nacionales relativas a los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que pueden afectar al funcionamiento correcto de sistemas esenciales para la seguridad del vehículo o su eficacia medioambiental.

ARTÍCULO 54. LLAMADA A REVISIÓN O RECUPERACIÓN DE VEHÍCULOS, SISTEMAS, COMPONENTES O UNIDADES TÉCNICAS

1. Cuando un fabricante que haya recibido una homologación de tipo UE de un vehículo completo deba llevar

a cabo, con arreglo al Reglamento (CE) nº 765/2008, la llamada a revisión o recuperación de vehículos vendidos, matriculados o de cuya puesta en servicio fuera responsable, porque algún sistema, componente o unidad técnica independiente instalado en dichos vehículos, tanto si están debidamente homologados de conformidad con el presente Reglamento como si no, presenta un riesgo grave para la seguridad, la salud pública o la protección del medio ambiente, o bien porque una pieza no sujeta a requisitos específicos, en virtud de la normativa sobre homologación de tipo, presenta los citados riesgos graves, informará de ello inmediatamente a la autoridad de homologación que concedió la homologación del vehículo.

2. Cuando un fabricante de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que haya recibido una homologación de tipo UE deba recuperar, con arreglo al Reglamento (CE) nº 765/2008, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes vendidos o de cuya puesta en servicio fuera responsable, porque presentan un riesgo grave para la seguridad, la seguridad laboral, la salud pública o la protección del medio ambiente, tanto si están debidamente homologados de conformidad con el presente Reglamento como si no, informará de ello inmediatamente a la autoridad de homologación que concedió la homologación.

3. El fabricante propondrá a la autoridad de homologación un conjunto de soluciones adecuadas para neutralizar los riesgos contemplados en los apartados 1 y 2. La autoridad de homologación comunicará sin demora las soluciones propuestas a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros.

Las autoridades de homologación garantizarán que las medidas se aplican efectivamente en sus respectivos territorios.

4. Si la autoridad de homologación correspondiente considera que las soluciones son insuficientes, o que no se aplican con la suficiente rapidez, informará a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE sin demora.

A continuación, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE informará al fabricante. 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 protectoras necesarias, incluida la retirada de la homologación de tipo UE. En caso de retirada de la homologación de tipo UE, la autoridad de homologación lo notificará por correo certificado o por medios electrónicos equivalentes en un plazo de un mes al fabricante, a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión.

ARTÍCULO 55. NOTIFICACIÓN DE DECISIONES E INTERPOSICIÓN DE RECURSOS

1. Toda decisión tomada de acuerdo con las disposiciones del presente Reglamento y toda decisión por la que se deniegue o retire la homologación de tipo UE, se deniegue la matriculación, se prohíba o se restrinja la venta, la matriculación o la puesta en servicio o por

la que se exija la retirada del mercado, explicará con detalle los motivos en los que se base.

2. Asimismo, deberá ser notificada a la parte afectada, a la que se informará simultáneamente de los recursos que pueda interponer con arreglo a la legislación vigente en el Estado miembro de que se trate, así como del plazo para presentar dichos recursos.

CAPÍTULO XIV. REGLAMENTOS INTERNACIONALES

ARTÍCULO 56. REGLAMENTOS CEPE EXIGIDOS PARA LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

1. Los Reglamentos CEPE a los que la Unión se ha adherido y que se enumeran en el presente Reglamento, o en los actos delegados adoptados conforme al mismo, formarán parte de la homologación de tipo UE de un vehículo.

2. Cuando la Unión decida aplicar con carácter obligatorio un Reglamento CEPE a efectos de la homologación de tipo UE de vehículos, con arreglo al artículo 4, apartado 4, de la Decisión 97/836/CE del Consejo, la Comisión efectuará las modificaciones correspondientes de los anexos del presente Reglamento mediante un acto delegado de conformidad con los artículos 76, 77 y 78. El acto delegado por el que se modifiquen los anexos del presente Reglamento especificará, asimismo, las fechas de aplicación obligatoria del Reglamento CEPE o de sus modificaciones.

ARTÍCULO 57. REGLAMENTOS CEPE Y HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE DE VEHÍCULOS FABRICADOS EN SERIES CORTAS

1. Los Reglamentos CEPE enumerados en el presente Reglamento se considerarán equivalentes a los actos delegados correspondientes si tienen el mismo ámbito de aplicación y el mismo objeto.

2. Las autoridades de homologación de los Estados miembros aceptarán las homologaciones concedidas de acuerdo con dichos Reglamentos CEPE y, cuando proceda, las marcas de homologación relacionadas con ellas en lugar de las correspondientes homologaciones y marcas de homologación concedidas de acuerdo con el presente Reglamento y sus actos delegados.

3. En el caso de que la Unión haya decidido aplicar, a efectos de lo dispuesto en el apartado 1, un nuevo Reglamento CEPE o un Reglamento CEPE modificado, la Comisión efectuará las modificaciones correspondientes de los anexos del presente Reglamento, o de los actos delegados, mediante un acto delegado de conformidad con los artículos 76, 77 y 78.

CAPÍTULO XV. INFORMACIÓN TÉCNICA FACILITADA

ARTÍCULO 58. INFORMACIÓN DESTINADA A LOS USUARIOS

1. El fabricante no estará obligado a facilitar ninguna información técnica relacionada con los datos establecidos en el presente Reglamento, sus actos de ejecución o sus actos delegados enumerados en el anexo II cuando

dicha información difiera de los datos aprobados por la autoridad de homologación.

2. Cuando un acto de ejecución o delegado enumerado en el anexo II disponga específicamente que debe hacerlo, el fabricante pondrá a disposición de los usuarios toda la información pertinente y las instrucciones necesarias en las que se describan todas las condiciones especiales o las restricciones de uso relacionadas con un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente.

3. Esta información se facilitará en las lenguas oficiales del Estado miembro en el que el vehículo vaya a ser vendido, matriculado y puesto en servicio. Se proporcionará, con el acuerdo de la autoridad de homologación, en el manual de instrucciones.

ARTÍCULO 59. INFORMACIÓN DESTINADA A LOS FABRICANTES DE COMPONENTES O UNIDADES TÉCNICAS INDEPENDIENTES

1. El fabricante del vehículo pondrá a disposición de los fabricantes de componentes o unidades técnicas independientes todos los datos que sean necesarios para la homologación de tipo UE de los componentes o las unidades técnicas independientes, o para obtener la autorización contemplada en el artículo 46, incluidos, cuando proceda, los planos enumerados en los actos que figuran en el anexo II.

El fabricante del vehículo podrá imponer un acuerdo vinculante a los fabricantes de componentes o unidades técnicas independientes para proteger la confidencialidad de cualquier información que no sea de dominio público, incluida la relacionada con los derechos de propiedad intelectual.

2. El fabricante de componentes o unidades técnicas independientes, en su calidad de titular de un certificado de homologación de tipo UE que, de conformidad con el artículo 22, apartado 4, incluya restricciones de uso o condiciones especiales de montaje, o ambas, facilitará toda la información detallada de las mismas al fabricante del vehículo.

Cuando un acto delegado enumerado en el anexo II así lo disponga, el fabricante de componentes o unidades técnicas independientes entregará, junto con los componentes o unidades técnicas independientes que fabrique, las instrucciones sobre restricciones de uso o condiciones especiales de montaje, o ambas.

CAPÍTULO XVI. ACCESO A LA INFORMACIÓN RELATIVA A LA REPARACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DEL VEHÍCULO

ARTÍCULO 60. OBLIGACIONES DE LOS FABRICANTES

1. Los fabricantes darán a los agentes independientes acceso sin restricciones a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, a través de sitios web que utilicen un formato estandarizado donde dicha información sea de fácil y rápido acceso. En particular, este acceso se concederá de forma no discriminatoria en comparación con el acceso que se

ofrezca a los concesionarios y talleres de reparación autorizados.

2. Hasta que la Comisión adopte una norma común, la información mencionada en el apartado 1 se proporcionará de manera coherente y que pueda ser procesada por los agentes independientes con un esfuerzo razonable.

Los fabricantes también pondrán material de formación a disposición de los agentes independientes y concesionarios o talleres de reparación autorizados.

3. La información a que se refiere el apartado 1 contendrá, como mínimo, todos los datos siguientes:

- a) el número unívoco de identificación del vehículo;
- b) los manuales de servicio, incluidos los registros de reparaciones y mantenimiento;
- c) los manuales técnicos;
- d) información sobre componentes y diagnóstico (por ejemplo, valores teóricos mínimos y máximos para las mediciones);
- e) los diagramas de cableado;
- f) los códigos de problemas de diagnóstico, incluidos los códigos específicos del fabricante;
- g) los números de verificación de la calibración y la identificación del software aplicables a un tipo de vehículo;
- h) información sobre las herramientas y los equipos patentados, así como la información proporcionada por estos mismos medios;
- i) información sobre registro de datos y datos bidireccionales del seguimiento y los ensayos;
- j) las unidades de trabajo.

4. Los concesionarios o talleres de reparación autorizados pertenecientes al sistema de distribución de un fabricante de vehículos determinado se considerarán agentes independientes a los efectos del presente Reglamento cuando presten servicios de reparación o mantenimiento para vehículos de un fabricante de cuyo sistema de distribución no sean miembros.

5. La información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos estará siempre disponible, salvo cuando haya que proceder al mantenimiento del sistema de información.

6. A efectos de fabricación y mantenimiento de piezas de recambio o mantenimiento compatibles con el sistema DAB y de herramientas de diagnóstico y equipos de ensayo, los fabricantes proporcionarán de forma no discriminatoria información relativa al sistema DAB pertinente y a la reparación y el mantenimiento de los vehículos a todo fabricante o taller de reparación de componentes, herramientas de diagnóstico o equipos de ensayo que esté interesado.

7. A efectos de diseño y fabricación de equipos automóviles que utilizan combustible alternativo, los fabricantes proporcionarán de forma no discriminatoria información relativa al sistema DAB pertinente y a la reparación y el mantenimiento de los vehículos a todo

fabricante, instalador o taller de reparación de equipos de combustible alternativo que esté interesado.

8. Cuando solicite la homologación de tipo UE o la homologación de tipo nacional, el fabricante proporcionará a la autoridad de homologación pruebas de que se cumple lo dispuesto en el presente Reglamento con respecto al acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos y a la información contemplada en el apartado 5.

Si en ese momento no dispone de tal información, o esta no es conforme con el presente Reglamento y sus actos delegados, el fabricante la proporcionará en el plazo de seis meses tras la fecha de la homologación de tipo.

9. Si durante ese período no se proporcionan pruebas del cumplimiento, la autoridad de homologación tomará las medidas apropiadas para garantizarlo.

10. El fabricante publicará en sus sitios web las modificaciones y suplementos posteriores de la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos al mismo tiempo en que los ponga a disposición de sus talleres de reparación autorizados.

11. Cuando se mantengan los registros de las reparaciones y el mantenimiento de un vehículo en una base de datos central del fabricante del vehículo o en su nombre, los reparadores independientes deberán tener acceso gratuito a estos registros y poder introducir información sobre las reparaciones y el mantenimiento que hayan realizado.

12. La Comisión establecerá los detalles de los requisitos de acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento mediante un acto delegado conforme a los artículos 76, 77 y 78.

ARTÍCULO 61. DISTRIBUCIÓN DE LAS OBLIGACIONES EN CASO DE QUE EXISTAN VARIOS TITULARES DE UNA HOMOLOGACIÓN DE TIPO

1. En caso de homologación de tipo por etapas, incluida la homologación de tipo multifásica, el fabricante responsable de cada homologación de tipo también será responsable de comunicar información sobre la reparación en relación con el sistema, componente o unidad técnica independiente específico o la fase específica tanto al fabricante final como a los agentes independientes.

2. El fabricante final será responsable de facilitar información sobre el vehículo completo a los agentes independientes.

ARTÍCULO 62. TASAS POR EL ACCESO A LA INFORMACIÓN RELATIVA A LA REPARACIÓN Y EL MANTENIMIENTO DE LOS VEHÍCULOS

1. Los fabricantes podrán cobrar unas tasas razonables y proporcionadas por el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos contemplada por el presente Reglamento. Se considerará que la tasa no es razonable ni proporcionada si desanima a acceder a la información por no tener en cuenta en qué medida la utiliza el agente independiente.

2. Los fabricantes darán acceso diario, mensual y anual a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, con tasas que podrán variar según los períodos por los que se conceda el acceso.

ARTÍCULO 63. SANCIONES

1. Los Estados miembros establecerán sanciones aplicables a los fabricantes por incumplimiento de lo dispuesto en el presente Reglamento y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión a más tardar [seis meses después de la publicación del presente Reglamento], así como cualquier modificación posterior de las mismas lo antes posible.

2. Los tipos de infracciones sometidas a sanción incluirán:

- a) la formulación de declaraciones falsas durante los procedimientos de homologación o los procedimientos encaminados a una llamada a revisión o recuperación;
- b) la falsificación de los resultados de los ensayos para la homologación de tipo o la conformidad en circulación;
- c) la omisión de datos o especificaciones técnicas que pudieran entrañar una llamada a revisión o recuperación, o la retirada de la homologación de tipo;
- d) el uso de dispositivos de desactivación;
- e) la denegación de acceso a la información.

CAPÍTULO XVII. DESIGNACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS

ARTÍCULO 64. REQUISITOS RELATIVOS A LOS SERVICIOS TÉCNICOS

1. A efectos de designación, con arreglo al artículo 66, y notificación, conforme al artículo 68, los servicios técnicos cumplirán los requisitos establecidos en los apartados 2 a 11.

2. Los servicios técnicos se constituirán con arreglo a la legislación nacional de los Estados miembros y tendrán personalidad jurídica.

3. Los servicios técnicos serán organismos terceros independientes del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente que evalúan.

Se puede considerar que cumple los requisitos del párrafo primero el organismo perteneciente a una asociación empresarial o una federación profesional que represente a las empresas que participan en el diseño, la fabricación, el suministro, el montaje, el uso o el mantenimiento de los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que evalúan, someten a ensayo o inspeccionan, a condición de que se demuestre su independencia y la ausencia de conflictos de interés.

4. El servicio técnico, sus máximos directivos y el personal responsable de la realización de las tareas de evaluación no serán el diseñador, el fabricante, el proveedor,

el instalador, el comprador, el propietario, el usuario o el encargado del mantenimiento de los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que deben evaluarse, ni el representante autorizado de cualquiera de ellos. Ello no es óbice para que usen los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes evaluados que sean necesarios para el funcionamiento del servicio técnico o para que se utilicen estos con fines personales.

El servicio técnico, sus máximos directivos y el personal responsable de la realización de las tareas de evaluación, ensayo o inspección no intervendrán directamente en el diseño, la fabricación o construcción, la comercialización, la instalación, el uso o el mantenimiento de dichos vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, ni representarán a las partes que participen en estas actividades. No efectuarán ninguna actividad que pueda entrar en conflicto con su independencia de criterio o su integridad en relación con las actividades de evaluación para las que han sido notificados. Ello se aplicará en particular a los servicios de asesoramiento.

Los servicios técnicos se asegurarán de que las actividades de sus filiales o subcontratistas no afecten a la confidencialidad, objetividad e imparcialidad de sus actividades de evaluación de la conformidad.

5. Los servicios técnicos y su personal llevarán a cabo las actividades de evaluación con el máximo nivel de integridad profesional y con la competencia técnica exigida para el campo específico, y estarán libres de cualquier presión o incentivo, especialmente de índole financiera, que pudiera influir en su apreciación o en el resultado de sus actividades de evaluación, en particular la que pudieran ejercer personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de estas actividades.

6. Los servicios técnicos deberán ser capaces de llevar a cabo todas las tareas de evaluación de la conformidad para las que hayan sido notificados, tanto si dichas tareas las efectúa el propio servicio técnico como si se realizan en su nombre y bajo su responsabilidad.

7. En todas las ocasiones y para cada tarea de evaluación y cada tipo o categoría de vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes para los que hayan sido notificados, los servicios técnicos tendrán a su disposición los elementos que a continuación se indican:

a) el personal necesario con conocimientos técnicos y experiencia suficiente y adecuada para realizar las tareas de evaluación;

b) las descripciones necesarias de los procedimientos para las tareas de evaluación, que garanticen la transparencia y la reproducibilidad de dichos procedimientos, por los cuales el servicio técnico tendrá implantados las normas y procedimientos adecuados, así como normas y procedimientos adecuados que distingan entre las tareas que realiza en calidad de servicio técnico y otras actividades;

c) los procedimientos necesarios para llevar a cabo sus actividades teniendo debidamente en cuenta el tamaño de las empresas, el sector en que operan, su estructura, el grado de complejidad de la tecnología del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente de que se trate y si el proceso de producción es en serie.

8. Los servicios técnicos dispondrán de los medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas técnicas y administrativas relacionadas con las actividades de evaluación de la conformidad y tendrán acceso a todo el equipo o las instalaciones que necesiten.

9. El personal que efectúe las actividades de evaluación de la conformidad tendrá:

a) una buena formación técnica y profesional para realizar todas las actividades de evaluación de la conformidad correspondientes al ámbito para el que ha sido notificado el servicio técnico;

b) un conocimiento satisfactorio de los requisitos de las evaluaciones que efectúa y la autoridad necesaria para efectuar tales operaciones;

c) un conocimiento y una comprensión adecuados de las exigencias en materia de seguridad y de medio ambiente y de otras disposiciones pertinentes del presente Reglamento y de los actos enumerados en el anexo II;

d) la capacidad necesaria para la elaboración de los certificados, los documentos y los informes que demuestren que se han efectuado evaluaciones.

10. Se garantizará la imparcialidad de los servicios técnicos, de sus máximos directivos y del personal encargado de las evaluaciones.

11. La remuneración de los máximos directivos y del personal de evaluación del servicio técnico no dependerá del número de evaluaciones realizadas ni de los resultados de dichas evaluaciones.

12. Los servicios técnicos suscribirán un seguro de responsabilidad, salvo que el Estado miembro asuma la responsabilidad con arreglo al Derecho nacional, o que el propio Estado miembro sea directamente responsable de la evaluación de la conformidad.

13. El personal del servicio técnico deberá observar el secreto profesional acerca de toda información obtenida al realizar sus tareas en el marco del presente Reglamento o cualquier disposición del Derecho nacional mediante la cual se aplique, salvo con respecto a las autoridades competentes del Estado miembro en que realice sus actividades. Se protegerán los derechos de propiedad.

ARTÍCULO 65. FILIALES Y SUBCONTRATACIÓN DE SERVICIOS TÉCNICOS

1. Las actividades solo podrán subcontratarse o delegarse en una filial previo consentimiento del fabricante.

2. Cuando el servicio técnico subcontrate tareas específicas relacionadas con la evaluación de la conformidad o recurra a una filial, se asegurará de que el subcontratista o la filial cumplen los requisitos establecidos en

el artículo 64 e informará a la autoridad notificante en consecuencia.

3. El servicio técnico asumirá la plena responsabilidad de las tareas realizadas por los subcontratistas o las filiales, con independencia de donde tengan su sede.

4. El servicio técnico mantendrá a disposición de la autoridad notificante los documentos pertinentes sobre la evaluación de las cualificaciones del subcontratista o de la filial, así como el trabajo que éstos realicen con arreglo al presente Reglamento.

ARTÍCULO 66. DESIGNACIÓN DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS

1. Los servicios técnicos designados por las autoridades de homologación a los efectos del presente artículo deberán cumplir lo dispuesto en el presente Reglamento.

2. Los servicios técnicos realizarán ellos mismos o supervisarán los ensayos necesarios para la homologación o las inspecciones con arreglo a lo especificado en el presente Reglamento o en uno de los actos enumerados en el anexo II, excepto cuando se permitan procedimientos alternativos. Sin embargo, no podrán realizar los ensayos o las inspecciones para los que no se les haya designado debidamente.

3. En función de su ámbito de competencia, los servicios técnicos se clasificarán al menos en una de las cinco categorías de actividades siguientes:

a) categoría A: servicios técnicos que realizan en sus propias instalaciones los ensayos previstos en el presente Reglamento y en los actos enumerados en el anexo II;

b) categoría B: servicios técnicos que supervisan los ensayos previstos en el presente Reglamento y en los actos enumerados en el anexo II, en aquellos casos en que dichos ensayos se realicen en las instalaciones del fabricante o en las instalaciones de un tercero;

c) categoría C: servicios técnicos que evalúan y supervisan periódicamente los procedimientos del fabricante para controlar la conformidad de la producción;

d) categoría D: servicios técnicos que supervisan o realizan los ensayos o las inspecciones a efectos de vigilancia de la conformidad de la producción;

e) categoría E: servicios técnicos responsables de las homologaciones individuales.

4. Los servicios técnicos deberán demostrar que cuentan con las competencias adecuadas, los conocimientos técnicos específicos y la experiencia demostrada en las materias específicas reguladas por el presente Reglamento y por los actos enumerados en el anexo II. Además, los servicios técnicos cumplirán las normas establecidas en el acto delegado mencionado en el apartado 11 que sean pertinentes para las actividades que realicen.

5. Podrá designarse a una autoridad de homologación como servicio técnico para una o varias de las actividades contempladas en el apartado 3.

6. Podrá utilizarse un organismo interno acreditado de un fabricante o un subcontratista como servicio técnico para la realización de actividades de evaluación para la empresa de la que forma parte solamente para las

actividades de la categoría A en relación con los requisitos técnicos para los que se autoriza el autoensayo mediante un acto delegado adoptado de conformidad con el presente Reglamento. Dicho organismo constituirá una parte separada e identificable de la empresa y no participará en el diseño, la producción, el suministro, la instalación o el mantenimiento de los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que evalúe.

7. El organismo interno acreditado cumplirá los requisitos siguientes:

a) estará acreditado de conformidad con el Reglamento (CE) nº 765/2008;

b) el organismo y su personal estarán organizados de manera identificable y utilizarán métodos de información dentro de la empresa de la que formen parte que garanticen su imparcialidad y así lo demuestren al organismo nacional de acreditación pertinente;

c) el organismo y su personal no serán responsables del diseño, la fabricación, el suministro, la instalación, la utilización o el mantenimiento de los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que evalúen ni ejercerán ninguna actividad que pudiera ser incompatible con su independencia de juicio y su integridad en relación con sus actividades de evaluación;

d) el organismo prestará sus servicios únicamente a la empresa de la que forme parte.

8. Los organismos internos acreditados no se notificarán a los Estados miembros o a la Comisión a efectos de lo dispuesto en el artículo 68, pero la información relativa a su acreditación será puesta a disposición de la autoridad notificante, previa solicitud, por las empresas de las que formen parte o el organismo nacional de acreditación.

9. Un fabricante o un subcontratista que actúe en su nombre solo podrán ser designados como servicio técnico para las actividades de la categoría A en relación con los requisitos técnicos por los que se autoriza el autoensayo mediante un acto delegado adoptado de conformidad con el presente Reglamento.

10. Los servicios técnicos de terceros países no designados con arreglo al apartado 9 podrán ser notificados a los efectos del artículo 68 sólo en virtud de un acuerdo bilateral o multilateral entre la Unión y el tercer país de que se trate.

11. Para asegurarse de que dichos servicios cumplen el mismo elevado nivel de prestaciones en todos los Estados miembros, la Comisión establecerá las normas que deben cumplir los servicios técnicos y el procedimiento para la evaluación de estos servicios técnicos mediante un acto delegado con arreglo a los artículos 76, 77 y 78.

ARTÍCULO 67. EVALUACIÓN DE LAS COMPETENCIAS DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS

1. La autoridad competente elaborará un informe de evaluación en el que se demuestre que se ha evaluado

el cumplimiento de los requisitos por parte del servicio técnico designado y notificado.

2. La evaluación en la que se basará el informe mencionado en el apartado 1 se realizará de conformidad con las disposiciones establecidas en un acto delegado adoptado con arreglo al presente Reglamento. El informe de evaluación se revisará transcurrido un período máximo de tres años.

3. El informe de evaluación se notificará a la Comisión si lo solicita. Cuando la evaluación no se base en un certificado de acreditación expedido por un organismo nacional de acreditación en el que se certifique que el servicio técnico cumple los requisitos del presente Reglamento, la autoridad de notificación remitirá a la Comisión y a los demás Estados miembros documentos en los que se certifiquen la competencia del servicio técnico y las medidas implantadas para garantizar que el servicio técnico es supervisado periódicamente y que seguirá cumpliendo los requisitos del presente Reglamento y sus actos delegados.

4. La autoridad de homologación que se prevé designar como servicio técnico demostrará el cumplimiento documentalmente. Entre dicha documentación figurará una evaluación realizada por inspectores independientes de la actividad que se esté evaluando. Estos inspectores podrán proceder de la misma organización siempre que sean gestionados por separado con respecto al personal dedicado a la actividad evaluada.

5. El organismo interno acreditado designado como servicio técnico cumplirá las disposiciones pertinentes del presente artículo.

ARTÍCULO 68. PROCEDIMIENTOS DE NOTIFICACIÓN

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el nombre, la dirección, la dirección electrónica, las personas responsables y la categoría de actividades de todo servicio técnico designado, así como cualquier modificación posterior de estos datos. La notificación especificará, de entre los asuntos enumerados en el anexo II, aquéllos para los que han sido designados los servicios técnicos.

2. Los servicios técnicos podrán realizar las actividades descritas en el artículo 66 a efectos de homologación de tipo para los Estados miembros que los hayan designado únicamente si han sido notificados previamente a la Comisión y esta o los Estados miembros no han planteado objeciones en el plazo de dos semanas a partir de la notificación cuando se recurra a un certificado de acreditación o en el plazo de dos meses a partir de la notificación cuando no se utilice la acreditación.

3. El mismo servicio técnico podrá ser designado y notificado por varios Estados miembros independientemente de la categoría de actividades que realice.

4. La Comisión y los demás Estados miembros deberán ser informados de todo cambio pertinente posterior a la notificación.

5. Cuando, en aplicación de un acto enumerado en el anexo II, sea necesario designar una organización específica o un organismo competente que ejerza una

actividad no incluida entre las contempladas en el artículo 66, la notificación se ajustará a lo dispuesto en el presente artículo.

6. La Comisión publicará en su sitio web la lista y los datos de las autoridades de homologación y de los servicios técnicos.

ARTÍCULO 69. CAMBIOS EN LA NOTIFICACIÓN

1. Si una autoridad notificante comprueba que un servicio técnico ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en el presente Reglamento, no está cumpliendo sus obligaciones o es informada de ello, la autoridad notificante restringirá, suspenderá o retirará la notificación, según el caso, en función de la gravedad del incumplimiento de tales requisitos u obligaciones. La autoridad notificante informará de ello inmediatamente a la Comisión y a los demás Estados miembros.

2. En caso de retirada, restricción o suspensión de la notificación o si el servicio técnico ha cesado su actividad, el Estado miembro notificante adoptará las medidas oportunas para que los expedientes de dicho servicio técnico sean tratados por otro servicio técnico o se pongan a disposición de las autoridades notificantes y de vigilancia competentes cuando estas los soliciten.

ARTÍCULO 70. CUESTIONAMIENTO DE LA COMPETENCIA DE SERVICIOS TÉCNICOS

1. La Comisión investigará todos los casos en los que dude o le planteen dudas de que un servicio técnico sea competente o siga cumpliendo los requisitos y las responsabilidades que se le han atribuido.

2. El Estado miembro notificante facilitará a la Comisión, a petición de esta, toda la información en que se fundamenta la notificación o el mantenimiento de la competencia del servicio técnico en cuestión.

3. La Comisión garantizará el trato confidencial de toda la información sensible recabada en el transcurso de sus investigaciones.

4. Cuando la Comisión compruebe que un servicio técnico no cumple o ha dejado de cumplir los requisitos de su notificación, informará al Estado miembro notificante al respecto y le pedirá que adopte las medidas correctoras necesarias, que pueden consistir, si es necesario, en la retirada de la notificación.

ARTÍCULO 71. OBLIGACIONES OPERATIVAS DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS

1. Los servicios técnicos realizarán evaluaciones de la conformidad siguiendo los procedimientos de evaluación previstos en el presente Reglamento.

2. Las evaluaciones de la conformidad se llevarán a cabo de manera proporcionada, evitando cargas innecesarias a los agentes económicos. Los servicios técnicos llevarán a cabo sus actividades teniendo debidamente en cuenta el tamaño de las empresas, el sector en que operan, su estructura, el grado de complejidad de la tecnología del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente de que se trate y si el proceso de producción es de masa o en serie.

3. Para ello respetarán, sin embargo, el grado de rigor y el nivel de protección requerido para que el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumpla las disposiciones del presente Reglamento.

4. Cuando un servicio técnico descubra que un fabricante no ha cumplido los requisitos establecidos en el presente Reglamento, exigirá al fabricante que adopte las medidas correctoras pertinentes y solicitará a la autoridad de homologación de tipo que no expida certificados de homologación de tipo hasta que el servicio técnico considere que se han tomado las medidas correctoras adecuadas.

5. En el marco de la supervisión de la conformidad de la producción a raíz de la expedición de un certificado de homologación de tipo, cuando un servicio técnico halle que un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en el presente Reglamento, exigirá al fabricante que adopte las medidas correctoras pertinentes y solicitará a la autoridad de homologación de tipo que suspenda o retire el certificado de homologación de tipo en caso necesario.

6. En caso de que no se tomen medidas correctoras o estas no surtan el efecto necesario, el servicio técnico solicitará a la autoridad de homologación de tipo que restrinja, suspenda o retire el certificado de homologación de tipo, según corresponda.

ARTÍCULO 72. OBLIGACIONES DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS EN MATERIA DE INFORMACIÓN

1. Los servicios técnicos informarán a la autoridad de homologación de lo siguiente:

a) de cualquier falta de conformidad descubierta que pueda requerir la denegación, la restricción, la suspensión o la retirada de un certificado de homologación de tipo;

b) de cualquier circunstancia que afecte al ámbito y a las condiciones de su notificación;

c) de cualquier solicitud de información que hayan recibido de las autoridades de vigilancia del mercado en relación con sus actividades de evaluación.

2. Previa solicitud de la autoridad de homologación, se realizarán actividades de evaluación de la conformidad dentro del ámbito de su notificación y de cualquier otra actividad realizada, incluidas la subcontratación y las actividades de carácter transfronterizo.

3. Los servicios técnicos proporcionarán información pertinente sobre cuestiones relacionadas con resultados negativos y, previa solicitud, con resultados positivos de la evaluación, a los demás servicios técnicos notificados con arreglo al presente Reglamento que realicen actividades de evaluación similares que comprendan el mismo vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente.

CAPÍTULO XVIII. MEDIDAS DE EJECUCIÓN Y DELEGACIÓN

ARTÍCULO 73. MEDIDAS DE EJECUCIÓN

Con el fin de establecer condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, la Comisión, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 74, adoptará actos de ejecución en los que se establezcan los elementos siguientes:

- a) información detallada sobre las disposiciones relativas a los procedimientos de homologación de tipo con arreglo al artículo 23, apartado 6;
- b) modelos del expediente del fabricante y de la ficha de características de conformidad con el artículo 25, apartado 2;
- c) un sistema de numeración de los certificados de homologación de tipo UE con arreglo al artículo 27, apartado 4;
- d) un modelo de certificado de homologación de tipo UE con arreglo al artículo 28, apartado 2;
- e) información detallada sobre las disposiciones relativas a la conformidad de la producción con arreglo al artículo 31;
- f) un modelo de certificado de conformidad con arreglo al artículo 36, apartado 2;
- g) un modelo de la marca de homologación de tipo UE de conformidad con el artículo 37, apartado 4.

ARTÍCULO 74. COMITÉ

1. La Comisión estará asistida por el Comité Técnico sobre Vehículos de Motor establecido con arreglo al artículo 40 de la Directiva 2007/46/CE.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8. El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

ARTÍCULO 75. MODIFICACIÓN DE LOS ANEXOS

1. La Comisión podrá adoptar modificaciones de los anexos del presente Reglamento mediante actos delegados de conformidad con los artículos 76, 77 y 78.
2. Si, conforme a la Decisión 97/836/CE, se adoptaran nuevos Reglamentos CEPE o modificaciones de dichos Reglamentos vigentes a los que se haya adherido la Unión, la Comisión modificará en consecuencia el anexo II del presente Reglamento mediante un acto delegado de conformidad con los artículos 76, 77 y 78.

ARTÍCULO 76. EJERCICIO DE LA DELEGACIÓN

1. Se atribuirán competencias a la Comisión durante un período indefinido de tiempo para adoptar los actos delegados mencionados los artículos 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 y 75.

2. La Comisión, tan pronto como adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

3. Las competencias para adoptar actos delegados se atribuyen a la Comisión con arreglo a las condiciones establecidas en los artículos 77 y 78.

ARTÍCULO 77. REVOCACIÓN DE LA DELEGACIÓN

1. La delegación de competencias mencionada en los artículos 16, 18, 19, 20, 21, 22, 30, 52, 56, 57, 60, 66 y 75, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo.
2. La institución que haya iniciado un procedimiento interno para decidir sobre una revocación de la delegación de competencias informará a la otra institución y a la Comisión en un plazo razonable antes de tomar una decisión definitiva, indicando las competencias delegadas que podrían ser objeto de revocación, así como los posibles motivos de la misma.
3. La decisión de revocación pondrá fin a la delegación de las competencias especificadas en dicha decisión. Surtirá efecto inmediatamente o en una fecha posterior que deberá especificarse. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor. Asimismo, se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

ARTÍCULO 78. OBJECIONES A LOS ACTOS DELEGADOS

1. El Parlamento Europeo y el Consejo podrán presentar objeciones a un acto delegado dentro de un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación. A iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo, este plazo podrá ampliarse un mes.
2. Si, una vez expirado dicho plazo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo han opuesto objeciones al acto delegado, o si, antes de dicha fecha, tanto el Parlamento Europeo como el Consejo informan a la Comisión de que han decidido no presentar objeciones, el acto delegado entrará en vigor en la fecha prevista en sus disposiciones.
3. Si el Parlamento Europeo o el Consejo plantean objeciones a un acto delegado, este no entrará en vigor. La institución que haya expresado objeciones al acto delegado deberá exponer sus motivos.

CAPÍTULO XIX. DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 79. DISPOSICIONES TRANSITORIAS

1. El presente Reglamento no invalidará ninguna homologación de tipo UE concedida a vehículos o a sistemas, componentes o unidades técnicas independientes con anterioridad a la fecha especificada en el artículo 82, apartado 2.
2. Las autoridades de homologación seguirán concediendo extensiones de las homologaciones a los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes mencionados en el apartado 1 de conformidad con lo establecido en la Directiva 2002/24/CE

y cualquiera de las directivas enumeradas en el artículo 81, apartado 1.

ARTÍCULO 80. INFORME

1. A más tardar el 1 de enero de 2018, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre la aplicación de los procedimientos de homologación de tipo establecidos en el presente Reglamento.

2. Basándose en la información facilitada en virtud del apartado 1, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento a más tardar el 1 de enero de 2019.

ARTÍCULO 81. DEROGACIÓN

1. Quedan derogadas las Directivas 93/14/CEE, 93/30/CEE, 93/33/CEE, 93/93/CEE, 95/1/CE, 97/24/CE, 2000/7/CE, 2002/24/CE, 2002/51/CE, 2009/62/CE, 2009/67/CE, 2009/78/CE, 2009/79/CE, 2009/80/CE y 2009/139/CE con efectos a partir de la fecha contemplada en el artículo 82, apartado 2.

2. Las referencias a estas Directivas derogadas se entenderán hechas al presente Reglamento y deberán leerse, en lo que respecta a la Directiva 2002/24/CE, con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el Anexo IX.

ARTÍCULO 82. ENTRADA EN VIGOR Y APLICACIÓN

1. El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

2. Será aplicable a partir del 1 de enero de 2013.

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

Hecho en [...], el [...]

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
[...]

Por el Consejo
El Presidente
[...]

N. de la R.: Els annexos d'aquest document i la documentació que l'acompanya poden ésser consultats a l'Arxiu del Parlament.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta modificada de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a la creació del sistema Eurodac per a la comparació de les empremtes dactilars

Tram. 295-00050/08

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 13.10.2010

Reg. 74598 / Recepció de la proposta:

Presidència del Parlament, 13.10.2010

ASUNTO:PROPUESTA MODIFICADA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A LA CREACIÓN DEL SISTEMA «EURODAC» PARA LA COMPARACIÓN DE LAS IMPRESIONES DACTILARES PARA LA APLICACIÓN EFECTIVA DEL REGLAMENTO (CE) Nº [...] [POR EL QUE SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS Y MECANISMOS DE DETERMINACIÓN DEL ESTADO MIEMBRO RESPONSABLE DEL EXAMEN DE UNA SOLICITUD DE PROTECCIÓN INTERNACIONAL PRESENTADA EN UNO DE LOS ESTADOS MIEMBROS POR UN NACIONAL DE UN TERCER PAÍS O UN APÁTRIDA] (VERSIÓN REFUNDIDA) [COM(2010) 555 FINAL]

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 11.10.2010

COM (2010) 555 final

2008/0242 (COD)

PROPUESTA MODIFICADA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVO A LA CREACIÓN DEL SISTEMA «EURODAC» PARA LA COMPARACIÓN DE LAS IMPRESIONES DACTILARES PARA LA APLICACIÓN EFECTIVA DEL REGLAMENTO (CE) Nº [...] [POR EL QUE SE ESTABLECEN LOS CRITERIOS Y MECANISMOS DE DETERMINACIÓN DEL ESTADO MIEMBRO RESPONSABLE DEL EXAMEN DE UNA SOLICITUD DE PROTECCIÓN INTERNACIONAL PRESENTADA EN UNO DE LOS ESTADOS MIEMBROS POR UN NACIONAL DE UN TERCER PAÍS O UN APÁTRIDA]

(Versión refundida)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

EURODAC fue creado por el Reglamento (CE) nº 2725/2000, relativo a la creación del sistema «Eurodac» para la comparación de las impresiones dactilares para la aplicación efectiva del Convenio de Dublín¹. En diciembre de 2008, la Comisión adoptó una propuesta de refundición² (denominada en lo sucesivo «la propuesta de diciembre de 2008») para modificar este Reglamento.

Dicha propuesta tenía por objeto asegurar un respaldo más eficiente a la aplicación del Reglamento de Dublín y abordar de forma apropiada las preocupaciones que suscita la protección de datos. También adaptaba el marco de gestión informática al de los Reglamentos SIS II y VIS mediante la asunción de las funciones de gestión operativa de EURODAC por la futura Agencia para la gestión operativa de sistemas informáticos de gran magnitud en el espacio de libertad, seguridad y justicia³ (denominada en lo sucesivo «la Agencia»). La propuesta de diciembre de 2008 también proponía derogar el Reglamento de aplicación e incluir su contenido en el Reglamento EURODAC. Por último, se introdujeron modificaciones para tener en cuenta el desarrollo del acervo en materia de asilo y los progresos técnicos realizados desde la adopción del Reglamento en 2000.

La propuesta fue enviada al Parlamento Europeo y al Consejo el 3 de diciembre de 2008. El Parlamento Europeo remitió la propuesta a su Comisión de Libertades Civiles, Justicia y Asuntos de Interior (LIBE). En su sesión de 7 de mayo de 2009, el Parlamento Europeo

1. DO L 62 de 5.3.2002, p. 1.

2. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la creación del sistema «Eurodac» para la comparación de las impresiones dactilares para la aplicación efectiva del Reglamento (CE) nº [...] [por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de protección internacional presentada en uno de los Estados miembros por un nacional de un tercer país o un apátrida], COM(2008) 825 final.

3. La Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece una Agencia para la gestión operativa de sistemas informáticos de gran magnitud en el espacio de libertad, seguridad y justicia [COM(2009) 293 final] fue adoptada el 24 de junio de 2009. Se adoptó una propuesta modificada el 19 de marzo de 2010: propuesta modificada de Reglamento (UE) nº [...] del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea una Agencia para la gestión operativa de sistemas informáticos de gran magnitud en el espacio de libertad, seguridad y justicia, COM(2010) 93.

adoptó una resolución legislativa⁴ por la que se aprueba la propuesta de la Comisión sujeta a una serie de enmiendas.

La Comisión adoptó una propuesta modificada en septiembre de 2009 a fin de, por una parte, tener en cuenta la resolución del Parlamento Europeo y los resultados de las negociaciones en el Consejo y, por otra, introducir la posibilidad de que los servicios policiales de los Estados miembros y Europol accedan a la base de datos central EURODAC con fines de prevención, detección e investigación de delitos de terrorismo y otros delitos graves (la propuesta de septiembre de 2009)⁵.

En concreto, dicha propuesta introducía una cláusula pasarela para permitir el acceso a efectos policiales, así como las disposiciones necesarias de acompañamiento, y modificaba la propuesta de diciembre de 2008. Se presentó al mismo tiempo que la propuesta de Decisión del Consejo relativa a las solicitudes de comparación con datos EURODAC presentadas por los servicios de seguridad de los Estados miembros y Europol a efectos de aplicación de la ley⁶ (denominada en lo sucesivo «la Decisión del Consejo»), que especifica exactamente las modalidades de acceso.

El Parlamento Europeo no emitió una resolución legislativa sobre las propuestas de septiembre de 2009.

Con la entrada en vigor del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y la abolición del sistema de pilares, la propuesta de Decisión del Consejo perdió su razón de ser. Con arreglo a la Comunicación titulada «Consecuencias de la entrada en vigor del Tratado de Lisboa sobre los procedimientos interinstitucionales de toma de decisiones en curso»⁷, se retiraría formalmente dicha propuesta, que sería sustituida por una nueva propuesta para tener en cuenta el nuevo marco del TFUE.

Sin embargo, para poder avanzar en las negociaciones sobre el paquete «asilo» y facilitar la conclusión de un acuerdo sobre el Reglamento EURODAC, la Comisión considera más apropiado en esta fase retirar del Reglamento EURODAC aquellas disposiciones que hagan referencia al acceso a efectos policiales.

La Comisión considera que el hecho de agilizar de esta manera la adopción del nuevo Reglamento EURODAC facilitará igualmente la creación dentro de los plazos previstos de la Agencia para la gestión operativa de sistemas informáticos de gran magnitud en el espacio de libertad, seguridad y justicia, ya que se prevé que esta Agencia sea responsable igualmente de la gestión de EURODAC.

4. Creación de «Eurodac» para la comparación de impresiones dactilares (refundición), P6_TA(2009)0378.

5. Esta propuesta había sido reclamada por el Consejo en sus Conclusiones sobre el acceso a Eurodac por parte de las autoridades policiales y judiciales de los Estados miembros y de Europol, de los días 12 y 13 de junio de 2007.

6. COM(2009) 344.

7. COM(2009) 665 final/2.

2. RESULTADOS DE LA CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

Si bien la actual propuesta modificada introduce dos disposiciones técnicas⁸, su propósito principal es modificar la propuesta previa (es decir, la de septiembre de 2009) suprimiendo la opción del acceso a efectos policiales. Por consiguiente, no se han llevado a cabo nuevas consultas ni evaluaciones de impacto específicamente para la presente propuesta. Sin embargo, la evaluación de impacto de 2008⁹ sigue siendo válida a tales efectos.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

Por la presente propuesta se modifica la propuesta modificada de la Comisión de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la creación del sistema «Eurodac» para la comparación de las impresiones dactilares para la aplicación efectiva del Reglamento (CE) n° [...] [por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de protección internacional presentada en uno de los Estados miembros por un nacional de un tercer país o un apátrida], COM (2009) 342.

La actual propuesta modificada utiliza como base jurídica el artículo 78, apartado 2, letra e), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), que es el artículo del TFUE que corresponde a la base jurídica de la propuesta original [artículo 63, apartado 1, letra a), del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea].

El título V del TFUE no es aplicable al Reino Unido ni a Irlanda, a menos que esos dos países decidan lo contrario, de conformidad con las disposiciones establecidas en el Protocolo sobre la posición del Reino Unido e Irlanda, anejo al Tratado de la Unión Europea (TUE) y al TFUE.

El Reino Unido e Irlanda están obligados por el Reglamento (CE) n° 2725/2000 del Consejo por haber manifestado su deseo de participar en la adopción y aplicación de dicho Reglamento con arreglo al Protocolo antes mencionado. La posición de estos Estados miembros con respecto al actual Reglamento no afecta a su posible participación en lo que respecta al Reglamento modificado.

De conformidad con el Protocolo sobre la posición de Dinamarca, anejo al Tratado de la UE y al TFUE, Dinamarca no participa en la adopción por el Consejo de medidas propuestas en virtud del Título V del TFUE (a excepción de las «medidas que determinen los terceros países cuyos nacionales deban estar provistos de un visado al cruzar las fronteras exteriores de los Estados miembros, o las medidas relativas a un modelo uniforme de visado»). Dinamarca no participa, pues, en la adopción del presente Reglamento y no queda vinculada por él ni sujeta a su aplicación. No obstante, habida cuenta de que Dinamarca aplica el vigente Reglamento

de Dublín, a raíz de un acuerdo internacional¹⁰ que celebró con la CE en 2006, deberá notificar a la Comisión, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 de dicho acuerdo, su decisión de aplicar o no el contenido del Reglamento modificado.

Las modificaciones de la presente propuesta son las siguientes.

Se suprimen el artículo 2, apartado 1, letra c), inciso iv), el artículo 5, letra f) a j), y el artículo 21, apartado 2, ya que se introdujeron para acompañar la cláusula de pasarela que permitía el acceso a efectos policiales.

En el artículo 18, apartado 4, segundo guión, y en el artículo 24, apartado 1, letra b), se suprimen las referencias al acceso a efectos policiales.

En el artículo 3, se suprime la cláusula de pasarela que permite el acceso a efectos policiales.

En el artículo 18, apartado 4, se aclara la necesidad de un control de los resultados positivos automatizados por parte de un experto en impresiones dactilares.

En el artículo 24, apartado 1, se insertan las disposiciones apropiadas para permitir que el Comité creado en virtud del Reglamento de Dublín incluya información sobre EURODAC en el prospecto que debe elaborarse de conformidad con el artículo 4, apartado 3.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La presente propuesta supone un ahorro importante para la planificación presupuestaria en comparación con la propuesta anterior [COM (2009) 344], que preveía la posibilidad de llevar a cabo comparaciones a efectos policiales.

La presente propuesta retiene de la propuesta de 2009 las mejoras del sistema por lo que se refiere a las nuevas funcionalidades centradas en el asilo y relativas a la información sobre el estatuto de sujeto de los datos (que eran el resultado de negociaciones en el Consejo) y, al mismo tiempo, suprime la funcionalidad de búsquedas a efectos policiales. La ficha financiera adjunta a la presente propuesta refleja este cambio.

El coste estimado, que es de 230 000 EUR, abarca los servicios relacionados con las TI, el material y los programas informáticos y las adaptaciones que deban hacerse en el sistema central EURODAC.

5. IMPACTO DE LA PROPUESTA EN LOS TERCEROS PAÍSES ASOCIADOS AL SISTEMA DE DUBLÍN

Paralelamente a la asociación de varios terceros países al acervo de Schengen, la Comunidad celebró o está preparando la celebración de varios acuerdos que también asocian a estos países al acervo de Dublín/EURODAC:

10. Acuerdo entre la Comunidad Europea y el Reino de Dinamarca sobre los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de asilo presentada en Dinamarca o en cualquier otro de los Estados miembros de la Unión Europea y «Eurodac» para la comparación de las impresiones dactilares para la aplicación efectiva del Convenio de Dublín (DO L 66 de 8.3.2006).

8. Una destinada a asegurar la coherencia con el Reglamento de Dublín y otra a aclarar la necesidad de que las respuestas positivas automatizadas del sistema sean verificadas por un experto en impresiones dactilares.

9. SEC(2008) 2981.

– el acuerdo que asocia a Islandia y Noruega, celebrado en 2001¹¹;

– el acuerdo que asocia a Suiza, celebrado el 28 de febrero de 2008¹²;

– el protocolo que asocia a Liechtenstein, firmado el 28 de febrero de 2008¹³.

Con el fin de generar derechos y obligaciones entre Dinamarca, que como se ha explicado anteriormente se ha asociado al acervo de Dublín/EURODAC mediante un acuerdo internacional, y los países asociados anteriormente mencionados, se han celebrado otros dos instrumentos entre la Comunidad y los países asociados¹⁴.

De conformidad con los tres acuerdos anteriormente mencionados, los países asociados aceptarán el acervo Dublín/EURODAC y su desarrollo, sin excepciones. No participan en la adopción de actos que modifiquen o desarrollen el acervo de Dublín (incluida, por tanto, la presente propuesta), pero han de notificar a la Comisión, en un plazo determinado, si aceptan o no el contenido de dichos actos, una vez aprobados por el Consejo y el Parlamento Europeo. En caso de que Noruega, Islandia, Suiza o Liechtenstein, no acepten un acto que modifique o desarrolle el acervo de Dublín/EURODAC, se aplicará la cláusula «guillotina» y se pondrá fin a los acuerdos respectivos, a menos que la Comisión Mixta creada por los acuerdos decida lo contrario por unanimidad.

↓ 2725/2000/CE (adaptado)

2008/0242 (COD)

PROPUESTA MODIFICADA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la creación del sistema «EURODAC» para la comparación de las impresiones dactilares para la aplicación efectiva del *Convenio de Dublín* ☒ Reglamento (CE) n° [...] [por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de protección in-

11. Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República de Islandia y el Reino de Noruega relativo a los criterios y mecanismos para determinar el Estado responsable de examinar las peticiones de asilo presentadas en un Estado miembro o en Islandia o Noruega (DO L 93 de 3.4.2001, p. 40).

12. Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Helvética sobre los criterios y mecanismos para determinar el Estado responsable del examen de una solicitud de asilo presentada en un Estado miembro o en Suiza (DO L 53 de 27.2.2008, p. 5).

13. Protocolo entre la Comunidad Europea, la Confederación Suiza y el Principado de Liechtenstein relativo a la adhesión de Liechtenstein al Acuerdo entre la Comunidad Europea y Suiza sobre los criterios y mecanismos para determinar el Estado responsable del examen de una solicitud de asilo presentada en un Estado miembro o en Suiza, COM(2006) 754, pendiente de celebración.

14. Protocolo entre la Comunidad Europea, Suiza y el Principado de Liechtenstein al Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Helvética relativo a los criterios y mecanismos para determinar el Estado miembro responsable de examinar las peticiones de asilo presentadas en un Estado miembro o en Suiza (2006/0257 CNS, celebrado el 24.10.2008, pendiente de publicación en el DO) y el Protocolo al Acuerdo entre la Comunidad Europea y la República de Islandia y el Reino de Noruega relativo a los criterios y mecanismos para determinar el Estado miembro responsable de examinar las peticiones de asilo presentadas en un Estado miembro o en Islandia o Noruega (DO L 93 de 3.4.2001).

ternacional presentada en uno de los Estados miembros por un nacional de un tercer país o un apátrida] ☒

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 78, apartado 2, letra e) la letra a) del punto 1 de su artículo 63,

Vista la propuesta de la Comisión¹⁵,

*Visto el dictamen del Parlamento Europeo*¹⁶,

☒ De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 294 del Tratado¹⁷, ☒

Considerando lo siguiente:

↓ nuevo

(1) Procede introducir una serie de cambios sustanciales en el Reglamento (CE) n° 2725/2000 del Consejo, de 11 de diciembre de 2000, relativo a la creación del sistema «Eurodac» para la comparación de las impresiones dactilares para la aplicación efectiva del Convenio de Dublín¹⁸ y el Reglamento (CE) n° 407/2002 del Consejo, de 28 de febrero de 2002, por el que se establecen determinadas normas de desarrollo del Reglamento (CE) n° 2725/2000 relativo a la creación del sistema «Eurodac» para la comparación de las impresiones dactilares para la aplicación efectiva del Convenio de Dublín¹⁹. En beneficio de la claridad, procede refundir los citados reglamentos.

↓ 2725/2000/CE considerando 1

(1) Los Estados miembros ratificaron la Convención de Ginebra de 28 de julio de 1951, modificada por el Protocolo de Nueva York de 31 de enero de 1967, sobre el Estatuto de los Refugiados.

↓ 2725/2000/CE considerando 2 (adaptado)

(2) Los Estados miembros celebraron el Convenio relativo a la determinación del Estado responsable del examen de las solicitudes de asilo presentadas en los Estados miembros de las Comunidades Europeas, firmado en Dublín el 15 de junio de 1990 (en lo sucesivo, Convenio de Dublín).

↓ nuevo

(2) Una política común en materia de asilo, incluido un sistema europeo común de asilo, es uno de los elementos constitutivos del objetivo de la Unión Europea

15. COM(2010) XXX.

16. DO C 189 de 7.7.2000, p. 105 y 227, y Dictamen emitido el 21 de septiembre de 2000 (no publicado aún en el Diario Oficial)

17. DO C [...] de [...], p. [...].

18. DO L 316 de 15.12.2000, p. 1.

19. DO L 62 de 5.3.2002, p. 1.

de establecer progresivamente un espacio de libertad, seguridad y justicia abierto a quienes, constreñidos por las circunstancias, legítimamente busquen protección internacional en la Unión.

(3) El Consejo Europeo de 4 de noviembre de 2004 adoptó el Programa de la Haya, que establece los objetivos que se han de alcanzar en el espacio de libertad, seguridad y justicia en el período 2005-2010. El Pacto Europeo sobre Inmigración y Asilo aprobado por el Consejo Europeo de 15 y 16 de octubre de 2008 hizo un llamamiento por la plena realización del sistema europeo común de asilo mediante la creación de un procedimiento de asilo único que prevea garantías comunes y un estatuto uniforme para los refugiados y los beneficiarios de la protección subsidiaria.

(4) El Programa de La Haya hizo un llamamiento para mejorar el acceso a los sistemas de ficheros de datos existentes en la Unión Europea.

↓ 2725/2000/CE considerando 3 (adaptado)

⇒ nuevo

(5) A efectos de la aplicación del *Convenio de Dublín* ☒ Reglamento (CE) nº [...] del Consejo [por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de protección internacional presentada en uno de los Estados miembros por un nacional de un tercer país o un apátrida]²⁰ ☒ resulta necesario determinar la identidad del solicitante de *asilo* ⇒ protección internacional ⇄ y de las personas interceptadas con ocasión del cruce irregular de las fronteras exteriores de la Comunidad. Es conveniente asimismo, con el fin de aplicar eficazmente el *Convenio de Dublín* ☒ Reglamento (CE) nº [...] del Consejo [por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de protección internacional presentada en uno de los Estados miembros por un nacional de un tercer país o un apátrida] ☒ y, en particular, las letras c) y e) b) y d) *del apartado 1 de su artículo 10 artículo 18, apartado 1*, que cada Estado miembro pueda comprobar si los *extranjeros* ☒ nacionales de terceros países o los apátridas ☒ ilegalmente presentes en su territorio han solicitado *asilo* ⇒ protección internacional ⇄ en otro Estado miembro.

↓ 2725/2000/CE considerando 4

(6) Las impresiones dactilares constituyen un elemento importante para determinar la identidad exacta de dichas personas. Es necesario crear un sistema para comparar sus datos dactiloscópicos.

↓ 2725/2000/CE considerando 5

⇒ nuevo

(7) A estos efectos, es necesario crear un sistema, al que se llamará «EurodacEURODAC», consistente en una

Unidad ⇒ un Sistema ⇄ Central *que se establecerá en la Comisión* y que gestionará una base central informatizada de datos dactiloscópicos, así como en los medios electrónicos de transmisión entre los Estados miembros y *la base de datos central* ⇒ el Sistema Central ⇄.

↓ nuevo

(8) Con objeto de garantizar la igualdad de trato para todos los solicitantes y beneficiarios de protección internacional, así como de velar por la coherencia con el acervo vigente en la UE en materia de asilo, especialmente con la Directiva 2004/83/CE, de 29 de abril de 2004, por la que se establecen normas mínimas relativas a los requisitos para el reconocimiento y el estatuto de nacionales de terceros países o apátridas como refugiados o personas que necesitan otro tipo de protección internacional y al contenido de la protección concedida, y el Reglamento (CE) nº [...] [por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de protección internacional presentada en uno de los Estados miembros por un nacional de un tercer país o un apátrida], conviene ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento con el fin de incluir a los solicitantes de protección subsidiaria y las personas que gozan de protección subsidiaria.

↓ 2725/2000/CE considerando 6 (adaptado)

⇒ nuevo

(9) Es también necesario exigir a los Estados miembros que tomen ⇒ y transmitan ⇄ cuanto antes ⇒ los datos de ⇄ las impresiones dactilares de los solicitantes de *asilo* ⇒ protección internacional ⇄ y de los *extranjeros* ☒ nacionales de terceros países o apátridas ☒ interceptados con ocasión del cruce irregular de una frontera exterior de un Estado miembro, siempre que tengan al menos 14 años de edad.

↓ 2725/2000/CE considerando 7 (adaptado)

⇒ nuevo

(10) Es necesario fijar normas precisas sobre la transmisión de dichos datos dactiloscópicos a *la Unidad* ⇒ al Sistema ⇄ Central, el registro de dichos datos y de otros datos pertinentes en *la base de datos central* ⇒ el Sistema ⇄ Central, la conservación, la comparación con otros datos dactiloscópicos, la transmisión de los resultados de dicha comparación y el *bloqueo* ⇒ marcado ⇄ y supresión de los datos registrados. Dichas normas podrán diferir según la situación de las distintas categorías de *extranjeros* ☒ nacionales de terceros países o apátridas ☒, a la que deben adaptarse.

↓ nuevo

(11) Las respuestas positivas que se obtengan de EURODAC serán verificadas por un experto en impresiones dactilares a fin de garantizar la correcta determinación

20. COM(2008) XXX.

de responsabilidad con arreglo al Reglamento (CE) nº [...] [por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de protección internacional presentada en uno de los Estados miembros por un nacional de un tercer país o un apátrida].

↓ 2725/2000/CE considerando 8 (adaptado)

⇒ nuevo

(12) Los *extranjeros* ☒ nacionales de terceros países o apátridas ☒ que hayan solicitado *asilo* ⇒ protección internacional ☒ en un Estado miembro pueden tener la posibilidad de solicitar *asilo* ⇒ protección internacional ☒ en otro Estado miembro durante un largo período de tiempo. Por consiguiente, el período máximo para la conservación de los datos dactiloscópicos en *la Unidad* ⇒ el Sistema ☒ Central debería ser considerablemente largo. Teniendo en cuenta que la mayor parte de los *extranjeros* ☒ nacionales de terceros países o apátridas ☒ que hayan permanecido en la *Comunidad* ☒ Unión Europea ☒ durante varios años habrán obtenido un estatuto permanente o incluso la ciudadanía de un Estado miembro después de dicho período, un período de diez años puede considerarse un período razonable para la conservación de los datos dactiloscópicos.

↓ 2725/2000/CE considerando 9 (adaptado)

(13) El período de conservación debe acortarse en ciertas situaciones especiales en las que no exista la necesidad de conservar los datos dactiloscópicos durante todo ese tiempo. Los datos dactiloscópicos deben borrarse en cuanto los *extranjeros* ☒ nacionales de terceros países o apátridas ☒ obtengan la ciudadanía de un Estado miembro.

↓ nuevo

(14) Conviene conservar los datos relativos a los interesados cuyas impresiones dactilares fueran almacenadas inicialmente en EURODAC a raíz de presentar su solicitud de protección internacional y a los que se haya concedido protección internacional en un Estado miembro, con objeto de que los datos almacenados en el momento de la presentación de una solicitud de protección internacional puedan ser comparados con aquéllos.

(15) Tras una evaluación de impacto que incluya un análisis sustantivo de las alternativas desde el punto de vista financiero, operativo y organizativo, deberá preverse la creación de una Autoridad de Gestión responsable de la gestión operativa de EURODAC. Hasta entonces, la Comisión debería seguir siendo responsable de la gestión del Sistema Central y de la infraestructura de comunicación.

↓ 2725/2000/CE considerando 10

⇒ nuevo

(16) Es necesario determinar claramente las responsabilidades respectivas de la Comisión ⇒ y de la Autoridad de Gestión ☒, por lo que se refiere a *la Unidad* ⇒ al Sistema ☒ Central ⇒ y a la infraestructura de comunicación ☒, y de los Estados miembros, por lo que se refiere al *uso tratamiento* y la seguridad de los datos, así como al acceso a los datos registrados y a su corrección.

↓ 2725/2000/CE considerando 11

(17) La responsabilidad extracontractual de la Comunidad con respecto al funcionamiento del sistema *Eurodac* EURODAC se regirá por las disposiciones pertinentes del Tratado; es necesario, sin embargo, establecer normas específicas sobre la responsabilidad extracontractual de los Estados miembros en relación con el funcionamiento del sistema.

↓ 2725/2000/CE considerando 12

(18) De conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado, los Estados miembros no pueden conseguir el objetivo de las medidas propuestas y, en particular, la creación *en la Comisión* de un sistema de comparación de impresiones dactilares para colaborar en la aplicación de la política de asilo comunitaria, en razón de su propio carácter, y, por consiguiente, pueden lograrse mejor a nivel comunitario. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el artículo 5 del Tratado, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

↓ 2725/2000/CE considerando 15 (adaptado)

(19) La 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 datos²¹ es aplicable al tratamiento de datos personales ☒ llevado a cabo en aplicación de este Reglamento ☒ por los Estados miembros *en el marco del sistema Eurodac*.

↓ 2725/2000/CE considerando 16

(16) *En virtud del artículo 286 del Tratado, la Directiva 95/46/CE se aplica también a las instituciones y organismos comunitarios. Al estar la Unidad Central establecida en la Comisión, dicha Directiva se aplicará al tratamiento de datos personales realizado por dicha Unidad.*

21. DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

↓ 2725/2000/CE considerando 17

(20) Los principios establecidos en la Directiva 95/46/CE respecto de la protección de los derechos y libertades de las personas físicas, y especialmente su derecho a la intimidad, por lo que se refiere al tratamiento de datos personales, deben complementarse o clarificarse, en especial para determinados sectores.

↕ nuevo

(21) El Reglamento (CE) nº 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 datos²², se aplica al tratamiento de datos personales por los organismos o instituciones comunitarios llevado a cabo de conformidad con el presente Reglamento. No obstante, es preciso aclarar determinados puntos relativos a la responsabilidad derivada del tratamiento de los datos y del control de la protección de los datos.

(22) Es preciso que las autoridades supervisoras nacionales supervisen la legitimidad del tratamiento de datos personales por los Estados miembros, mientras que el Supervisor Europeo de Protección de Datos, según lo mencionado en el artículo 41 del Reglamento (CE) nº 45/2001, debe supervisar las actividades de las instituciones, organismos, oficinas y agencias de la Unión en relación con el tratamiento de datos personales llevados a cabo en la aplicación del presente Reglamento.

↓ 2725/2000/CE considerando 18

⇒ nuevo

(23) Es conveniente proceder al seguimiento y evaluación de las actividades de *EurodacEURODAC* ⇒ periódicamente ⇐.

↓ 2725/2000/CE considerando 19 (adaptado)

⇒ nuevo

(24) Los Estados miembros deben establecer un sistema de sanciones ☒ efectivas, proporcionadas y disuasorias ☒ por un *tratamiento uso* de los datos registrados en la base de datos central ⇒ el Sistema Central ⇐ que sea contrario a la finalidad de *EurodacEURODAC*.

↕ nuevo

(25) Es preciso que los Estados miembros estén informados de la situación de determinados procedimientos de asilo, con el fin de facilitar la aplicación adecuada del Reglamento (CE) nº [...] [por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de protección internacional presentada en uno de los

Estados miembros por un nacional de un tercer país o un apátrida].

(26) El presente Reglamento respeta los derechos fundamentales y ha de ser aplicado con arreglo a los mismos, y observa los principios reconocidos, entre otros textos, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. En especial, el presente Reglamento respeta completamente el derecho del individuo a la protección de sus datos personales y el derecho de asilo.

↓ 2725/2000/CE considerando 22 (adaptado)

(27) Es conveniente restringir el ámbito territorial del presente Reglamento con el fin de que se corresponda con el ámbito territorial del *Convenio de Dublín* ☒ Reglamento (CE) nº [...] [por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de protección internacional presentada en uno de los Estados miembros por un nacional de un tercer país o un apátrida] ☒.

↓ 2725/2000/CE (adaptado)

⇒ nuevo

Han adoptado el presente Reglamento:

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO I. FINALIDAD DE «EURODACEURODAC»

1. Se crea un sistema denominado «*EurodacEURODAC*», cuya finalidad será ayudar a determinar el Estado miembro responsable, con arreglo al *Convenio de Dublín* ☒ Reglamento (CE) nº [...] [por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de protección internacional presentada en uno de los Estados miembros por un nacional de un tercer país o un apátrida] ☒, del examen de las solicitudes de *asilo* ⇒ protección internacional ⇐ presentadas en los Estados miembros ⇒ por un nacional de un tercer país o un apátrida ⇐ y, además, facilitar la aplicación del *Convenio* ☒ Reglamento ☒ de Dublín en las condiciones establecidas en el presente Reglamento.

2. A tal fin, *Eurodac* comprenderá:

a) la Unidad Central prevista en el artículo 3;

b) una base de datos central informatizada en la que se tratarán los datos enumerados en el apartado 1 del artículo 5, en el apartado 2 del artículo 8 y en el apartado 2 del artículo 11, con vistas a la comparación de los datos dactiloscópicos de los solicitantes de asilo y de las categorías de extranjeros a que se refieren el apartado 1 del artículo 8 y el apartado 1 del artículo 11;

c) los medios electrónicos de transmisión entre los Estados miembros y la base de datos central.

3.2. Sin perjuicio del *tratamiento de la utilización* por el Estado miembro de origen de los datos destinados a *EurodacEURODAC* en otras bases de datos establecidas

22. DO L 8 de 12.1.2001, p. 1.

en virtud de su Derecho nacional, los datos dactiloscópicos y demás datos personales únicamente podrán ser procesados en *Eurodac* EURODAC a los efectos previstos en el *apartado 1 del artículo 15 artículo 32, apartado 1, del Convenio* Reglamento de Dublín.

ARTÍCULO 2. DEFINICIONES

1. A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

«a) «*Convenio* Reglamento de Dublín», el *Convenio relativo a la determinación del Estado responsable del examen de las solicitudes de asilo presentadas en los Estados miembros de las Comunidades Europeas, firmado en Dublín el 15 de junio de 1990* Reglamento (CE) nº [...] del Consejo [por el que se establecen los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del examen de una solicitud de protección internacional presentada en uno de los Estados miembros por un nacional de un tercer país o un apátrida] .

b) «solicitante de *asilo* \Rightarrow protección internacional \Leftarrow », el *extranjero* el nacional de un tercer país o el apátrida que haya presentado una solicitud de *asilo* o en cuyo nombre se haya efectuado dicha solicitud \Rightarrow protección internacional, tal como se define en el artículo 2, letra g), de la Directiva 2004/83/CE del Consejo, sobre la que aún no se haya adoptado una decisión definitiva \Leftarrow ;

c) «Estado miembro de origen»:

i) en relación con *los solicitantes de asilo* las personas previstas en el artículo 6 , el Estado miembro que transmita los datos personales a *la Unidad* \Rightarrow al Sistema \Leftarrow Central y reciba los resultados de la comparación,

ii) en relación con las personas previstas en el artículo 8 *II*, el Estado miembro que transmita los datos personales a *la Unidad* \Rightarrow al Sistema \Leftarrow Central,

iii) en relación con las personas previstas en el artículo 11 *14*, el Estado miembro que transmita dichos datos a *la Unidad* \Rightarrow al Sistema \Leftarrow Central y reciba los resultados de la comparación;

↓ 2725/2000/CE (adaptado)

\Rightarrow nuevo

d) «*refugiado*» \Rightarrow «persona a la que se concede protección internacional» \Leftarrow , *la persona* el nacional de un tercer país o el apátrida que haya sido reconocida reconocido como *tal, de conformidad con la Convención de Ginebra sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951, modificada por el Protocolo de Nueva York el 31 de enero de 1967* \Rightarrow necesitado de protección internacional en el sentido de lo dispuesto en el artículo 2, letra a), de la Directiva 2004/83/CE del Consejo \Leftarrow ;

e) «*respuesta positiva*», la correspondencia o correspondencias establecidas por *la Unidad* \Rightarrow el Sistema \Leftarrow Central mediante una comparación entre los datos dac-

tiloscópicos de una persona almacenados en la base de datos central y los transmitidos por un Estado miembro, sin perjuicio de la obligación que tienen los Estados miembros de comprobar inmediatamente los resultados de la comparación, con arreglo al *apartado 6 del artículo 4 artículo 18, apartado 4*.

↓ 2725/2000/CE (adaptado)

2. Los términos definidos en el artículo 2 de la Directiva 95/46/CE tienen el mismo significado en el presente Reglamento.

3. Salvo disposición en contrario, los términos definidos en el artículo 1 2 del *Convenio* Reglamento de Dublín tienen el mismo significado en el presente Reglamento.

↓ 2725/2000/CE (adaptado)

ARTÍCULO 3. UNIDAD CENTRAL ARQUITECTURA DEL SISTEMA Y PRINCIPIOS BÁSICOS

Se creará una Unidad Central en la Comisión que se encargará de gestionar, por cuenta de los Estados miembros, la base de datos central mencionada en la letra b) del apartado 2 del artículo 1. La Unidad Central estará equipada con un sistema informatizado para la identificación de las impresiones dactilares.

\Downarrow nuevo

1. EURODAC constará de:

a) una base central informatizada de datos dactiloscópicos (Sistema Central) compuesta por

– una Unidad Central,

– un sistema de continuidad de la actividad.

b) una infraestructura de comunicación entre el Sistema Central y los Estados miembros que proveerá una red virtual cifrada dedicada a los datos de EURODAC (infraestructura de comunicación).

2. Cada Estado miembro dispondrá de un único Punto de Acceso Nacional.

↓ 2725/2000/CE (adaptado)

\Rightarrow nuevo

2.3. Los datos relativos a *los solicitantes de asilo*, las personas contempladas en el artículo 8 y las personas contempladas en el artículo 11 los artículos 6, 11 y 14 serán tratados por *la Unidad* \Rightarrow el Sistema \Leftarrow Central por cuenta del Estado miembro de origen de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento y separados con los medios técnicos adecuados .

↓ 2725/2000/CE artículo 1, apartado 2, párrafo tercero

⇒ nuevo

4. Las normas que rigen *Eurodac* *EURODAC* se aplicarán también a las operaciones efectuadas por los Estados miembros desde la transmisión de los datos *a la Unidad* ⇒ al Sistema ⇐ Central hasta la utilización de los resultados de la comparación.

↓ 2725/2000/CE artículo 4, apartado 1, segunda frase

⇒ nuevo

5. El procedimiento para tomar las impresiones dactilares se adoptará ⇒ y se aplicará ⇐ de acuerdo con la práctica del Estado miembro de que se trate y con las garantías establecidas en ⇒ la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, en el Convenio para la protección de los derechos humanos y las libertades fundamentales y ⇐ *el Convenio Europeo de Derechos Humanos* y en la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño.

↓ nuevo

ARTÍCULO 4. GESTIÓN OPERATIVA POR PARTE DE LA AUTORIDAD DE GESTIÓN

1. La gestión operativa de *EURODAC* será competencia de una Autoridad de Gestión, que se financiará con cargo al presupuesto general de la Unión Europea. La Autoridad de Gestión se asegurará, en cooperación con los Estados miembros, de que en el Sistema Central se utilice en todo momento la mejor tecnología disponible, sobre la base de un análisis de costes y beneficios.

2. La Autoridad de Gestión será responsable asimismo de las siguientes funciones relacionadas con la infraestructura de comunicación:

- a) supervisión;
- b) seguridad;
- c) coordinación de las relaciones entre los Estados miembros y el proveedor.

3. La Comisión será responsable de todas las demás funciones relacionadas con la infraestructura de comunicación, a saber:

- a) las funciones relativas a la ejecución del presupuesto;
- b) adquisición y renovación;
- c) cuestiones contractuales.

4. Antes de que la Autoridad de Gestión asuma sus responsabilidades, la Comisión será responsable de todas las funciones asignadas a la Autoridad de Gestión por el presente Reglamento.

5. La gestión operativa de *EURODAC* consistirá en todas las funciones necesarias para mantener el sistema de funcionamiento durante las 24 horas del día, 7 días a la semana, de conformidad con el presente Reglamento, y, en particular, en el trabajo de mantenimiento y de desarrollo técnico para garantizar que el sistema funciona

a un nivel suficiente de calidad operativa, en particular en lo que se refiere al tiempo necesario para interrogar al Sistema Central.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 17 del Estatuto de los funcionarios de las Comunidades Europeas, la Autoridad de Gestión aplicará, a todo miembro de su personal que deba trabajar con datos de *EURODAC*, normas adecuadas sobre secreto profesional u otras obligaciones equivalentes de confidencialidad. Esta obligación seguirá siendo aplicable después de que dichos miembros del personal hayan cesado en el cargo o el empleo, o tras la terminación de sus actividades.

7. La Autoridad de Gestión a que se refiere el presente Reglamento será la Autoridad de Gestión responsable del SIS II con arreglo al Reglamento (CE) nº 1987/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, relativo al establecimiento, funcionamiento y utilización del Sistema de Información de Schengen (SIS II), y del VIS con arreglo al Reglamento (CE) nº 767/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre el Sistema de Información de Visados (VIS) y el intercambio de datos sobre visados de corta duración entre los Estados miembros.

↓ 2725/2000/CE (adaptado)

⇒ nuevo

ARTÍCULO 53. INFORME ESTADÍSTICO

3. La *Unidad Central* Autoridad de Gestión elaborará cada *trimestre* ⇒ mes ⇐ un informe estadístico sobre *su* el trabajo ⇒ del Sistema Central ⇐ en el que figurarán ⇒ en particular ⇐:

a) el número de series de datos que le hayan sido transmitidas en relación con las personas a que se refieren el artículo 6, apartado 1, *el artículo 8, apartado 1*, y el artículo 11, apartado 1, y *el artículo 14, apartado 1*;

b) el número de respuestas positivas relativas a solicitantes de *asilo* ⇒ protección internacional ⇐ que hayan presentado una solicitud de *asilo* ⇒ protección internacional ⇐ en otro Estado miembro;

c) el número de respuestas positivas relativas a las personas a que se refiere el *apartado 1 del artículo 8* y *el artículo 11, apartado 1*, que hayan presentado *anteriormente* *posteriormente* una solicitud de *asilo* ⇒ protección internacional ⇐;

d) el número de respuestas positivas relativas a las personas a que se refiere el *apartado 1 del artículo 11* y *el artículo 14, apartado 1*, que hayan presentado anteriormente una solicitud de *asilo* ⇒ protección internacional ⇐ en otro Estado miembro;

e) el número de datos dactiloscópicos que *la Unidad* ⇒ el Sistema ⇐ Central haya tenido que *volver a* solicitar ⇒ repetidamente ⇐ al Estado miembro de origen, por no ser los datos dactiloscópicos transmitidos en un primer momento apropiados para su comparación mediante el sistema informatizado para la identificación de las impresiones dactilares;.

↓ 2725/2000/CE

⇒ nuevo

Al final de cada año se elaborará un informe estadístico en el que se recapitularán los informes estadísticos mensuales ⇐ *trimestrales elaborados a partir del inicio de las actividades de Eurodac* ⇐ para ese año ⇐. En dicho informe se indicará el número de personas sobre las que se haya obtenido una respuesta positiva con arreglo a las letras b), c) y d).

En el informe estadístico figurará un desglose de los datos por Estado miembro.

4. Con arreglo al procedimiento del apartado 2 del artículo 23, la Unidad Central podrá encargarse de la realización de otras tareas estadísticas concretas basándose en los datos tratados por ella.

↓ 2725/2000/CE (adaptado)

⇒ nuevo

CAPÍTULO II. SOLICITANTES DE ASILO ☒ PROTECCIÓN INTERNACIONAL ☒

ARTÍCULO 64. TOMA, TRANSMISIÓN Y COMPARACIÓN DE IMPRESIONES DACTILARES

1. Los Estados miembros tomarán sin demora las impresiones dactilares de todos los dedos del solicitante de *asilo* ⇒ protección internacional ⇐ mayor de 14 años y ☒ las ☒ transmitirán *rápidamente* ⇐ cuanto antes en las 72 horas siguientes a la presentación de una solicitud de protección internacional definida en el artículo 20, apartado 2, del Reglamento de Dublín ⇐ *a la Unidad* ⇒ al Sistema ⇐ Central ☒ junto con ☒ los datos enumerados en las letras a) a f) b) a g) del *apartado 1 del artículo 5* 8.

↓ nuevo

⇒ El incumplimiento del plazo límite de 72 horas no exime a los Estados miembros de la obligación de tomar y transmitir las impresiones dactilares al Sistema Central. Cuando las condiciones de las yemas de los dedos no permitan tomar impresiones dactilares de calidad que puedan compararse adecuadamente con arreglo al artículo 18 del presente Reglamento, el Estado miembro de origen volverá a tomar las impresiones dactilares del solicitante y las volverá a enviar cuanto antes en las 48 horas siguientes al momento en que se tomen correctamente. ⇐

↓ 2725/2000/CE

(2) Los datos enumerados en el apartado 1 del artículo 5 serán registrados inmediatamente en la base de datos central por la Unidad Central o, si las condiciones técnicas lo permiten, directamente por el Estado miembro de origen.

↓ nuevo

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, cuando no sea posible tomar las impresiones dactilares de un solicitante debido a medidas adoptadas para proteger la salud del solicitante o la salud pública, los Estados miembros tomarán y enviarán las impresiones dactilares del solicitante lo antes posible en el plazo de 48 horas desde la desaparición de esas razones.

↓ 2725/2000/CE (adaptado)

⇒ nuevo

3. Los datos dactiloscópicos en el sentido *de la letra b) del apartado 1 del artículo 5, del artículo 8, letra a)*, transmitidos por cualquier Estado miembro, ☒ con excepción de los transmitidos de conformidad con el artículo 7, letra b), ☒ se compararán ⇐ automáticamente ⇐ con los datos dactiloscópicos transmitidos por otros Estados miembros y ya conservados en *la base de datos central* ⇐ el Sistema Central ⇐.

4. Cualquier Estado miembro podrá exigir *a la Unidad* ⇒ al Sistema ⇐ Central que la comparación a que se refiere el apartado 3 se extienda a los datos dactiloscópicos anteriormente transmitidos por él, además de a los datos procedentes de otros Estados miembros.

5. a Unidad ⇒ El Sistema ⇐ Central transmitirá *sin demora* ⇒ automáticamente ⇐ al Estado miembro de origen la respuesta positiva o el resultado negativo de la comparación. En caso de respuesta positiva, *la Unidad* ⇒ el Sistema ⇐ Central transmitirá, para todas las series de datos que correspondan a la respuesta positiva, los datos mencionados en *el apartado 1 del artículo 5 artículo 8, letras a) a g)*, ⇐ *No obstante, los datos a que se refiere la letra b) del apartado 1 del artículo 5 sólo se transmitirán en la medida en que hayan servido de base para obtener la respuesta positiva* ⇒ junto con, cuando proceda, la marca a que se refiere el artículo 15, apartado 1) ⇐ .

Si las condiciones técnicas lo permiten, el resultado de la comparación se podrá transmitir directamente al Estado miembro de origen.

7. Las normas de desarrollo para los procedimientos necesarios para la aplicación de los apartados 1 a 6 se adoptarán con arreglo al procedimiento fijado en el apartado 1 del artículo 22.

↓ nuevo

ARTÍCULO 7. INFORMACIÓN SOBRE DEL ESTATUTO DEL SUJETO DE LOS DATOS

La información siguiente se enviará al Sistema Central para su conservación con arreglo al artículo 9 a efectos de su transmisión según lo previsto en el artículo 6, apartado 5.

a) Cuando un solicitante de protección internacional o una persona mencionada en el artículo 18, apartado 1, letra d), del Reglamento de Dublín, llegue al Estado miembro responsable tras un traslado efectuado en

aplicación de una decisión favorable a la petición de readmisión prevista en el artículo 24 del Reglamento de Dublín, el Estado miembro responsable actualizará el conjunto de sus datos sobre dicha persona registrada de conformidad con el artículo 8 añadiendo la fecha de llegada de la misma.

b) Cuando un solicitante de protección internacional llegue al Estado miembro responsable tras un traslado efectuado en aplicación de una decisión favorable a la petición de asunción de responsabilidad prevista en el artículo 22 del Reglamento de Dublín, el Estado miembro responsable enviará el conjunto de datos registrados de conformidad con el artículo 8 sobre la persona interesada e incluirá la fecha de llegada de la misma.

c) Tan pronto como pueda determinar que la persona interesada cuyos datos fueron registrados en EURODAC con arreglo al artículo 8 ha abandonado el territorio de los Estados miembros, el Estado miembro de origen actualizará el conjunto de sus datos sobre dicha persona registrados de conformidad con el artículo 8 añadiendo la fecha en que abandonó el territorio, a fin de facilitar la aplicación del artículo 19, apartado 2, y del artículo 20, apartado 5, del Reglamento de Dublín.

d) Tan pronto como el Estado miembro de origen garantice que la persona interesada cuyos datos fueron registrados en EURODAC con arreglo al artículo 8 ha abandonado el territorio de los Estados miembros en cumplimiento de una decisión de retorno o de una orden de expulsión dictada por él como consecuencia de la retirada o la denegación de la solicitud tal como establece el artículo 19, apartado 3, del Reglamento de Dublín, dicho Estado actualizará el conjunto de sus datos sobre dicha persona registrados de conformidad con el artículo 8 añadiendo la fecha de expulsión o de salida de dicha persona del territorio.

e) El Estado miembro que asuma la responsabilidad con arreglo al artículo 17, apartado 1, del Reglamento de Dublín, actualizará el conjunto de sus datos sobre el solicitante registrados de conformidad con el artículo 8 añadiendo la fecha en que se adoptó la decisión de examinar la solicitud.

↓ 2725/2000/CE

⇒ nuevo

ARTÍCULO 85. REGISTRO DE DATOS

1. En *la base de datos* ⇒ el Sistema ⇐ *C*entral se registrarán exclusivamente los datos siguientes:

*a*b) datos dactiloscópicos;

*b*a) Estado miembro de origen, lugar y fecha de la solicitud de *asilo* ⇒ protección internacional; en los casos a que se refiere el artículo 7, letra b), la fecha de solicitud será la introducida por el Estado miembro que trasladó al solicitante ⇐;

c) sexo;

d) número de referencia atribuido por el Estado miembro de origen;

e) fecha de toma de las impresiones dactilares;

f) fecha de transmisión de los datos *a la Unidad* ⇒ al Sistema Central ⇐;

g) *fecha de introducción de los datos en la base de datos central*;

↓ nuevo

g) identificación de usuario del operador;

↓ 2725/2000/CE

⇒ nuevo

h) *referencias sobre el destinatario o destinatarios a los que se hayan transmitido los datos y fecha o fechas de la transmisión o transmisiones*.

h) la fecha de llegada de la persona interesada tras un traslado efectuado correctamente, cuando proceda de conformidad con el artículo 7, letra a) o letra b);

i) la fecha en que la persona interesada abandonó el territorio de los Estados miembros, cuando proceda de conformidad con el artículo 7, letra c);

j) la fecha en que la persona interesada abandonó o fue expulsada del territorio de los Estados miembros, cuando proceda de conformidad con el artículo 7, letra d);

k) la fecha de adopción de la decisión de examinar la solicitud, cuando proceda de conformidad con el artículo 7, letra e).

2. Tras el registro de los datos en la base de datos central, la Unidad Central destruirá los soportes utilizados para la transmisión de los datos, a menos que el Estado miembro de origen haya pedido su devolución.

ARTÍCULO 96. CONSERVACIÓN DE DATOS

Cada serie de datos a que se refiere el *apartado 1 del artículo 5* *el artículo 8* se conservará en *la base de datos* ⇒ el Sistema ⇐ *C*entral durante diez años a partir de la fecha en que se hayan tomado las impresiones dactilares.

La Unidad ⇒ El Sistema ⇐ Central borrará automáticamente los datos *de la base de datos* ⇒ del Sistema ⇐ *C*entral al expirar dicho período.

ARTÍCULO 107. SUPRESIÓN ANTICIPADA DE LOS DATOS

1. Los datos relativos a una persona que haya adquirido la ciudadanía de uno de los Estados miembros se suprimirán *de la base de datos* ⇒ del Sistema ⇐ *C*entral antes de que expire el plazo mencionado en el artículo 69, con arreglo al *apartado 3 del artículo 15 artículo 21, apartado 4*, tan pronto como el Estado miembro de origen tenga conocimiento de que la persona interesada ha adquirido dicha ciudadanía.

↵ nuevo

2. El Sistema Central informará a todos los Estados miembros de origen de la supresión, por la razón especificada en el apartado 1, por parte de otro Estado miembro de origen, de datos que hayan generado una respuesta positiva con datos que hubieran transmitido sobre las personas a que se hace referencia en el artículo 6, apartado 1, o el artículo 11, apartado 1.

↓ 2725/2000/CE (adaptado)

⇒ nuevo

CAPÍTULO III. *EXTRANJEROS* ☒ NACIONALES DE TERCEROS PAÍSES O APÁTRIDAS ☒ INTERCEPTADOS CON OCASIÓN DEL CRUCE IRREGULAR DE UNA FRONTERA EXTERIOR

ARTÍCULO 11 8. TOMA Y TRANSMISIÓN DE LOS DATOS DACTILOSCÓPICOS

1. Cada Estado miembro, *de conformidad con las garantías establecidas en el Convenio Europeo de Derechos Humanos y la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño*, tomará sin demora las impresiones dactilares de todos los dedos de los *extranjeros* ☒ nacionales de terceros países o apátridas ☒ que tengan, como mínimo, 14 años de edad y que hayan sido interceptados por las autoridades competentes de control con ocasión del cruce irregular de fronteras terrestres, marítimas o aéreas de dicho Estado miembro desde un tercer Estado y a los que no se devuelva al lugar de procedencia ⇒ o que permanezcan físicamente en el territorio de los Estados miembros sin estar bajo custodia, reclusión o detención durante todo el período comprendido entre la interceptación y la expulsión con arreglo a la decisión de devolución al lugar de procedencia ⇐.

2. El Estado miembro de que se trate transmitirá *sin demora* ⇒ lo antes posible y a más tardar antes de que transcurran 72 horas desde la fecha de interceptación ⇐ *a la Unidad* ⇒ al Sistema ⇐ Central los siguientes datos relativos a los *extranjeros* ☒ nacionales de terceros países o apátridas ☒ mencionados en el apartado 1 que no hayan sido devueltos al lugar de procedencia.

ab) datos dactiloscópicos;

ba) Estado miembro de origen, lugar y fecha de la interceptación;

c) sexo;

d) número de referencia atribuido por el Estado miembro de origen;

e) fecha de toma de las impresiones dactilares;

f) fecha de transmisión de los datos *a la Unidad* ⇒ al Sistema ⇐ Central;

↵ nuevo

g) identificación de usuario del operador.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, en lo que respecta a las personas detenidas como se describe en

el apartado 1 que permanezcan físicamente en el territorio de los Estados miembros pero en régimen de custodia, reclusión o detención desde el momento de su interceptación y durante un período superior a 72 horas, la transmisión de los datos especificados en el apartado 2 relativos a dichas personas tendrá lugar antes de la terminación de la custodia, la reclusión o el arresto.

4. El incumplimiento del plazo límite de 72 horas previsto en el apartado 2 no exime a los Estados miembros de la obligación de tomar y transmitir las impresiones dactilares al Sistema Central. Cuando las condiciones de las yemas de los dedos no permitan tomar impresiones dactilares de calidad que puedan compararse adecuadamente con arreglo al artículo 18 del presente Reglamento, el Estado miembro de origen volverá a tomar las impresiones dactilares de la persona en cuestión y las enviará de nuevo sin demora antes de que transcurran 48 horas desde el momento en que se tomen correctamente.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, cuando no sea posible tomar las impresiones dactilares de dicha persona debido a medidas adoptadas para proteger la salud de la misma o la salud pública, el Estado miembro interesado tomará y enviará las impresiones dactilares de la persona, de conformidad con el plazo establecido en el apartado 2, una vez desaparezcan esas razones.

↓ 2725/2000/CE (adaptado)

⇒ nuevo

ARTÍCULO 12 9. REGISTRO DE DATOS

1. Los datos mencionados en *la letra g) del apartado 1 del artículo 5 y en el apartado 2 del artículo 8 el artículo 11, apartado 2*, se registrarán en *la base de datos central* ⇒ el Sistema Central ⇐.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el *artículo 5 artículo 3, apartado 3*, los datos transmitidos *a la Unidad* ⇒ al Sistema ⇐ Central de conformidad con *el apartado 2 del artículo 8 el artículo 11, apartado 2*, se registrarán con el único fin de compararlos con los datos sobre solicitantes de *asilo* ⇒ protección internacional ⇐ transmitidos posteriormente *a la Unidad* ⇒ al Sistema ⇐ Central.

La Unidad ⇒ El Sistema ⇐ Central no comparará datos que se le hayan transmitido en virtud *del apartado 2 del artículo 8 del artículo 11, apartado 2*, con los datos registrados previamente en *la base de datos central* ⇒ el Sistema Central ⇐ ni con los datos transmitidos posteriormente *a la Unidad* ⇒ al Sistema ⇐ Central en virtud *del apartado 2 del artículo 8 del artículo 11, apartado 2*.

2. *Serán de aplicación los procedimientos previstos en la segunda frase del apartado 1 del artículo 4, en el apartado 2 de ese mismo artículo y en el apartado 2 del artículo 5, así como las disposiciones establecidas con arreglo al apartado 7 del artículo 4*. Por lo que respecta a la comparación de los datos sobre solicitantes de *asilo* ⇒ protección internacional ⇐ transmitidos con posterioridad *a la Unidad* ⇒ al Sistema ⇐ Central con

los datos contemplados en el apartado 1, serán de aplicación los procedimientos previstos en *los apartados 3, 5 y 6 del artículo 4 el artículo 6, apartados 3 y 5, y en el artículo 18, apartado 4.*

ARTÍCULO 13 10. CONSERVACIÓN DE DATOS

1. Cada serie de datos relativa a los *extranjeros* nacionales de terceros países o apátridas a que se refiere el apartado 1 del artículo 8 el artículo 11, apartado 1, se conservará en *la base de datos central* el Sistema Central durante un año dos años a partir de la fecha en que se hayan tomado las impresiones dactilares del *extranjero* nacional de un tercer país o apátrida . *La Unidad* El Sistema Central borrará automáticamente los datos *de la base de datos* del Sistema Central al expirar dicho período.

2. Los datos relativos a los *extranjeros* nacionales de terceros países o apátridas a que se refiere el apartado 1 del artículo 8 artículo 11, apartado 1, se suprimirán *inmediatamente de la base de datos central* del Sistema Central , de conformidad con el apartado 3 del artículo 15 artículo 21, apartado 3, cuando tan pronto como el Estado miembro de origen, antes de que expire el período de *dos años* un año mencionado en el apartado 1, tenga conocimiento de que:

- a) el *extranjero* nacional de un tercer país o apátrida ha obtenido un permiso de residencia;
- b) el *extranjero* nacional de un tercer país o apátrida ha abandonado el territorio de los Estados miembros;
- c) el *extranjero* nacional de un tercer país o apátrida ha adquirido la ciudadanía de uno de los Estados miembros.

↓ nuevo

3. El Sistema Central informará a todos los Estados miembros de origen de la supresión, por la razón especificada en el apartado 2, letras a) o b), por parte de otro Estado miembro de origen, de datos que hayan generado una respuesta positiva con datos que hubieran transmitido en relación con las personas a que se hace referencia en el artículo 11, apartado 1.

4. El Sistema Central informará a todos los Estados miembros de origen de la supresión, por la razón especificada en el apartado 2, letra c), por parte de otro Estado miembro de origen, de datos que hayan generado una respuesta positiva con datos que hubieran transmitido en relación con las personas a que se hace referencia en el artículo 6, apartado 1, o el artículo 11, apartado 1.

↓ 2725/2000/CE (adaptado)

⇒ nuevo

CAPÍTULO IV. *EXTRANJEROS* NACIONALES DE TERCEROS PAÍSES O APÁTRIDAS PRESENTES ILEGALMENTE EN UN ESTADO MIEMBRO

ARTÍCULO 14 11. COMPARACIÓN DE DATOS DACTILOSCÓPICOS

1. Para comprobar si un *extranjero* nacional de un tercer país o apátrida presente igualmente en el territorio de un Estado miembro ha presentado anteriormente una solicitud de *asilo* protección internacional en otro Estado miembro, cada Estado miembro podrá transmitir *a la Unidad* al Sistema Central los datos dactiloscópicos que haya tomado de todo *extranjero* nacional de un tercer país o apátrida que se encuentre en tal situación y que tenga, como mínimo, 14 años de edad, junto con el número de referencia atribuido por el Estado miembro en cuestión.

Como norma general, se considerará que hay motivos para comprobar si un *extranjero* nacional de un tercer país o apátrida ha presentado anteriormente una solicitud de *asilo* protección internacional en otro Estado miembro cuando el extranjero nacional de un tercer país o apátrida .

- a) declare que ha presentado una solicitud de *asilo* protección internacional pero no indique el Estado miembro en que lo ha hecho;
- b) no solicite *asilo* protección internacional , pero se oponga a que le devuelvan a su país de origen alegando que estaría en peligro; o
- c) trate por otros medios de evitar su expulsión negándose a cooperar para que pueda establecerse su identidad, en particular, no mostrando documentos de identidad o mostrando documentos de identidad falsos.

2. Los Estados miembros, cuando se acojan al procedimiento descrito en el apartado 1, transmitirán a *la Unidad* al Sistema Central los datos dactiloscópicos de todos los dedos o al menos de los dedos índices de los *extranjeros* nacionales de terceros países o apátridas a que se refiere el apartado 1.

3. Los datos dactiloscópicos de los *extranjeros* nacionales de terceros países o apátridas a que se refiere el apartado 1 se transmitirán a *la Unidad* al Sistema Central con el único fin de compararlos con los datos dactiloscópicos de los solicitantes de *asilo* protección internacional transmitidos por otros Estados miembros y ya registrados en *la base de datos central* el Sistema Central .

Los datos dactiloscópicos de dichos *extranjeros* nacionales de terceros países o apátridas no se registrarán en *la base de datos central* el Sistema Central ni se compararán con los datos transmitidos *a la Unidad* al Sistema Central de conformidad con el apartado 2 del artículo 8 el artículo 11, apartado 2.

4. Por lo que respecta a la comparación de los datos dactiloscópicos transmitidos en virtud del presente artículo

con los de solicitantes de *asilo* ⇒ protección internacional ⇐ transmitidos por otros Estados miembros y ya registrados en la *Unidad* ⇒ el Sistema ⇐ Central, se aplicarán los procedimientos previstos en los apartados 3, 5 y 6 del artículo 4 el artículo 6, apartados 3 y 5, así como las disposiciones adoptadas con arreglo al apartado 7 del artículo 4.

5. Una vez que se hayan transmitido los resultados de la comparación al Estado miembro de origen, la *Unidad Central* procederá inmediatamente a:

a) borrar los datos dactiloscópicos y demás datos que se le hayan transmitido en virtud del apartado 1; y

b) destruir los soportes utilizados por el Estado miembro de origen para transmitir los datos a la *Unidad Central*, salvo que el Estado miembro de origen haya pedido su devolución.

CAPÍTULO V. REFUGIADOS RECONOCIDOS ☒ PERSONAS QUE GOZAN DE PROTECCIÓN INTERNACIONAL ☒

ARTÍCULO 12. BLOQUEO DE LOS DATOS

1. Los datos relativos a un solicitante de *asilo* que haya sido registrado de conformidad con el apartado 2 del artículo 4 se bloquearán en la base de datos central cuando dicha persona haya sido reconocida y admitida como refugiado en un Estado miembro. Este bloqueo será realizado por la *Unidad Central* siguiendo las instrucciones del Estado miembro de origen.

Mientras no haya adoptado una decisión con arreglo al apartado 2, no se transmitirán las respuestas positivas relativas a personas reconocidas y admitidas como refugiados en un Estado miembro. La *Unidad Central* comunicará al Estado miembro solicitante el resultado negativo.

2. Cinco años después de la entrada en funcionamiento de Eurodac y sobre la base de estadísticas fiables elaboradas por la *Unidad Central* sobre las personas que hayan presentado una solicitud de *asilo* en un Estado miembro después de ser reconocidas y admitidas como refugiados en otro Estado miembro, se tomará una decisión, con arreglo a las disposiciones pertinentes del Tratado, sobre si los datos relativos a aquellas personas que hayan sido reconocidas y admitidas como refugiados en un Estado miembro deben ser:

a) conservados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 a efectos de la comparación prevista en el apartado 3 del artículo 4; o bien

b) borrados anticipadamente una vez una persona haya sido reconocida y admitida como refugiado.

3. En el caso a que se refiere la letra a) del apartado 2, los datos bloqueados en virtud del apartado 1 serán desbloqueados y no se aplicará en lo sucesivo el procedimiento mencionado en el apartado 1.

4. En el caso a que se refiere la letra b) del apartado 2:

a) la *Unidad Central* borrará inmediatamente los datos que hayan sido bloqueados de conformidad con el apartado 1; y

b) los datos de aquellas personas que sean posteriormente reconocidas y admitidas como refugiados se borrarán con arreglo al apartado 3 del artículo 15, tan pronto como el Estado miembro de origen tenga conocimiento de que la persona interesada ha sido reconocida y admitida como refugiado en un Estado miembro.

5. Las normas de desarrollo que regularán el procedimiento de bloqueo de datos a que se refiere el apartado 1 y la elaboración de las estadísticas a que se refiere el apartado 2 se adoptarán con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 1 del artículo 22).

⇓ nuevo

ARTÍCULO 15 . MARCADO DE LOS DATOS

1. El Estado miembro de origen que concediese protección internacional a un solicitante de protección internacional cuyos datos hubieran sido registrados previamente con arreglo al artículo 8 en el Sistema Central deberá marcar los datos pertinentes de conformidad con los requisitos de comunicación electrónica con el Sistema Central establecidos por la Autoridad de Gestión. Este marcado deberá conservarse de conformidad con el artículo 9 a efectos de la transmisión prevista en el artículo 6, apartado 5.

2. El Estado miembro de origen deberá eliminar el marcado de los datos relativos a un nacional de un tercer país o apátrida cuyos datos hubieran sido marcados anteriormente con arreglo al apartado 1, si su situación se revoca o se da por finalizada o si se deniega la renovación de su situación en virtud de lo dispuesto en los artículos 14 o 19 de la Directiva 2004/83/CE del Consejo.

⇓ 2725/2000/CE (adaptado)

⇒ nuevo

CAPÍTULO VI. TRATAMIENTO UTILIZACIÓN DE LOS DATOS, PROTECCIÓN DE LOS DATOS, SEGURIDAD Y RESPONSABILIDAD

ARTÍCULO 16 13. RESPONSABILIDAD EN CUANTO AL TRATAMIENTO A LA UTILIZACIÓN DE LOS DATOS

1. El Estado miembro de origen responderá:

a) de la legalidad de la toma de las impresiones dactilares;

b) de la legalidad de la transmisión a la *Unidad* ⇒ al Sistema ⇐ Central de los datos dactiloscópicos, así como de los demás datos a que se refieren el apartado 1 del artículo 5 artículo 8, el apartado 2 del artículo 8 el artículo 11, apartado 2, y el apartado 2 del artículo 11 y el artículo 14, apartado 2;

c) de la exactitud y actualidad de los datos cuando se transmitan a la *Unidad* ⇒ al Sistema ⇐ Central;

d) sin perjuicio de las responsabilidades de la *Comisión* ⇒ Autoridad de Gestión ⇐, de la legalidad del registro,

conservación, rectificación y supresión de los datos en *la base de datos central* ⇒ el Sistema Central ⇐;

e) de la legalidad *del tratamiento de la utilización* de los resultados de la comparación de los datos dactiloscópicos transmitidos por *la Unidad* ⇒ el Sistema ⇐ Central.

2. De conformidad con el artículo 1411, el Estado miembro de origen garantizará la seguridad de los datos contemplados en el apartado 1 antes de su transmisión *a la Unidad* ⇒ al Sistema ⇐ Central y durante la misma, así como la seguridad de los datos que reciba *de la Unidad* ⇒ del Sistema ⇐ Central.

3. El Estado miembro de origen será responsable de la identificación final de los datos, de conformidad con el *apartado 6 del artículo 4 artículo 18, apartado 4*.

4. La *Comisión* ⇒ Autoridad de Gestión ⇐ velará para que *la Unidad* ⇒ el Sistema ⇐ Central funcione con arreglo a las disposiciones del presente Reglamento y sus normas de desarrollo. En particular, la *Comisión* ⇒ Autoridad de Gestión ⇐:

a) tomará medidas que garanticen que las personas que trabajen ⇒ con ⇐ *en la Unidad* ⇒ el Sistema ⇐ Central solamente utilicen los datos registrados en [X] él [X] *la base de datos central* de acuerdo con la finalidad de Eurodac/EURODAC establecida en el *apartado 1 del artículo 1 el artículo 1, apartado 1*;

b) velará para que las personas que trabajen en la *Unidad Central* satisfagan todas las peticiones de los Estados miembros efectuadas con arreglo al presente Reglamento en lo que se refiere al registro, comparación, rectificación y supresión de los datos de que sean responsables;

b) c) adoptará las medidas necesarias para garantizar la seguridad *de la Unidad* ⇒ del Sistema ⇐ Central de conformidad con el artículo 14 11;

c) d) velará para que únicamente las personas autorizadas a trabajar ⇒ con ⇐ *en la Unidad* ⇒ el Sistema ⇐ Central tengan acceso a los datos registrados en [X] él [X] *la base de datos central*, sin perjuicio del artículo 20 y de las competencias del organismo de vigilancia independiente que se establecerá de conformidad con el apartado 2 del artículo 286 del Tratado [X] de las competencias del Supervisor Europeo de Protección de Datos [X].

La *Comisión* ⇒ Autoridad de Gestión ⇐ informará al Parlamento Europeo y al Consejo ⇒, así como al Supervisor Europeo de Protección de Datos, ⇐ de las medidas que tome en virtud del párrafo primero.

↓ 407/2002/CE artículo 2 (adaptado)

⇒ nuevo

ARTÍCULO 172. TRANSMISIÓN

1. La digitalización de las impresiones dactilares y su transmisión se realizarán en el formato de datos indicado en el anexo I. En la medida en que sea preciso para el funcionamiento eficaz de *la Unidad* ⇒ el Sistema ⇐

Central, *dicha Unidad* [X] la Autoridad de Gestión [X] establecerá los requisitos técnicos por lo que respecta al formato de transmisión de datos de los Estados miembros a *la Unidad* ⇒ el Sistema ⇐ Central y de ésta éste a los Estados miembros. La *Unidad Central* [X] Autoridad de Gestión [X] velará por que los datos relativos a impresiones dactilares transmitidos por los Estados miembros puedan ser comparados en el sistema informático de reconocimiento de impresiones dactilares.

2. Los Estados miembros transmitirán por vía electrónica los datos a que se refiere *el apartado 1 del artículo 5 el artículo 8, apartado 1, el artículo 11, apartado 2 y el artículo 14, apartado 2 del Reglamento Eurodac*. ⇒ Los datos a que se hace referencia en el artículo 8, apartado 1 y el artículo 11, apartado 2, se registrarán automáticamente en el Sistema Central. ⇐ En la medida en que sea preciso para el funcionamiento eficaz de *la Unidad* ⇒ el Sistema ⇐ Central, *dicha Unidad* [X] la Autoridad de Gestión [X] establecerá los requisitos técnicos necesarios por lo que respecta al formato de transmisión de datos de los Estados miembros *a la Unidad* ⇒ al Sistema ⇐ Central y de ésta a los Estados miembros. *La transmisión de datos sobre papel, utilizando el formulario que figura en el anexo II, o en cualquier otro tipo de soporte, (disquete, CD-ROM o cualquier soporte que pueda crearse y ser de uso general en el futuro) debería limitarse a los casos en que se produzcan fallos técnicos persistentes*.

3. El número de referencia contemplado en *la letra d) del apartado 1 del artículo 5 el artículo 8, letra d), en el artículo 11, apartado 2, y en el artículo 14, apartado 1, del Reglamento Eurodac* deberá hacer posible la asignación inequívoca de los datos a una persona y al Estado miembro que transmita los datos. También deberá permitir determinar si se trata *de un solicitante de asilo o de una de las personas a que se refieren los artículos 8 u 11 del Reglamento Eurodac* 6, 11 o 14.

4. El número de referencia comenzará por la letra o letras de identificación con las que se designará, con arreglo a la norma a que se refiere el anexo I, al Estado miembro que haya transmitido los datos. Tras las letras de identificación figurará la identificación de la categoría de las personas. «1» *para los solicitantes de asilo* [X] las personas a que se refiere el artículo 6, *apartado 1 [X]*, «2» para las personas a que se refiere el artículo 8 11, *apartado 1, del Reglamento Eurodac* y «3» para las personas a que se refiere el artículo 11 14 *del Reglamento Eurodac*.

5. La *Unidad Central* [X] Autoridad de Gestión [X] establecerá los procedimientos técnicos necesarios que deberán aplicar los Estados miembros para garantizar que *la Unidad* ⇒ el Sistema ⇐ Central reciba datos inequívocos.

64. Tan pronto como sea posible, *la Unidad* ⇒ el Sistema ⇐ Central acusará recibo de los datos transmitidos. Para ello, la *Unidad Central* [X] Autoridad de Gestión [X] establecerá los requisitos técnicos necesarios con el fin de garantizar que los Estados miembros reciban este acuse de recibo si lo hubieran solicitado.

ARTÍCULO 183. EJECUCIÓN DE LA COMPARACIÓN Y TRANSMISIÓN DEL RESULTADO

1. Los Estados miembros garantizarán la transmisión de datos relativos a impresiones dactilares con una calidad que permita su comparación mediante el sistema de reconocimiento de impresiones dactilares informatizado. En la medida necesaria para garantizar que los resultados de la comparación por parte *la Unidad* ⇒ el Sistema ⇐ Central alcancen un nivel muy elevado de precisión, la *Unidad Central* ⇒ Autoridad de Gestión ⇐ definirá la calidad adecuada de los datos relativos a impresiones dactilares transmitidos. *La Unidad* ⇒ El Sistema ⇐ Central comprobará, tan pronto como sea posible, la calidad de los datos relativos a impresiones dactilares transmitidos. En caso de que éstos no sean apropiados para su comparación por medio del sistema de reconocimiento informatizado de impresiones dactilares, *la Unidad* ⇒ el Sistema ⇐ ⇒ informará ⇐ al Estado miembro *tan pronto como sea posible*. ⇒ El Estado miembro interesado ⇐ transmitirá unos datos relativos a impresiones dactilares más adecuados ⇒ utilizando el mismo número de referencia de la anterior serie de datos dactiloscópicos ⇐.

2. *La Unidad* ⇒ El Sistema ⇐ Central llevará a cabo las comparaciones siguiendo el orden de recepción de las solicitudes. Toda solicitud deberá tramitarse en un plazo de 24 horas. *Cuando se soliciten comparaciones de datos cuya transmisión se lleve a cabo por vía electrónica, los* Los Estados miembros, basándose en razones de derecho interno, podrán exigir que se realice una comparación particularmente urgente en el plazo de una hora. Si, por razones ajenas a la responsabilidad de la *Unidad Central* ⇒ Autoridad de Gestión ⇐, no pudieran cumplirse los plazos de tramitación indicados, *la Unidad* ⇒ el Sistema ⇐ Central, una vez desaparecidas dichas razones, tramitará con carácter prioritario las solicitudes de que se trate. En tales casos, y en la medida en que sea preciso para el funcionamiento eficaz *de la Unidad* ⇒ del Sistema ⇐ Central, *ésta* ⇒ la Autoridad de Gestión ⇐ establecerá criterios destinados a garantizar el tratamiento prioritario de las solicitudes.

3. En la medida en que sea preciso para el funcionamiento eficaz *de la Unidad* ⇒ del Sistema ⇐ Central, *ésta* ⇒ la Autoridad de Gestión ⇐ establecerá los procedimientos operativos para el tratamiento de los datos recibidos y la transmisión del resultado de la comparación.

↓ 2725/2000/CE artículo 4, apartado 6 (adaptado)

⇒ nuevo

4. Los resultados de la comparación *se comprobarán* serán verificados inmediatamente en el Estado miembro de origen ⇒ por un experto en impresiones dactilares ⇐. La identificación final será efectuada por el Estado miembro de origen, en cooperación con los Estados miembros interesados, con arreglo al artículo 1532 del *Convenio* ☒ Reglamento ☒ de Dublín.

La información recibida *de la Unidad* ⇒ del Sistema ⇐ Central sobre datos que no hayan resultado ser fiables

será suprimida *o destruida* tan pronto como se declare su falta de fiabilidad.

↓ nuevo

5. Cuando la identificación final con arreglo al apartado 4 revele que el resultado de la comparación recibido del Sistema Central es inexacto, los Estados miembros comunicarán este hecho a la Comisión y a la Autoridad de Gestión.

↓ 407/2002/CE (adaptado)

⇒ nuevo

ARTÍCULO 194

Comunicación entre los Estados miembros y *la Unidad* ⇒ el Sistema ⇐ Central

Los datos transmitidos desde los Estados miembros *a la Unidad* ⇒ al Sistema ⇐ Central y de *ésta éste* a los Estados miembros utilizarán *los servicios genéricos de IDA a que se refiere la Decisión nº 1719/1999/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 1999 sobre un conjunto de orientaciones, entre las que figura la identificación de los proyectos de interés común, relativo a redes transeuropeas destinadas al intercambio electrónico de datos entre administraciones (IDA)* ⇒ la infraestructura de comunicación EURODAC ⇐. En la medida en que sea preciso para garantizar el funcionamiento eficaz *de la Unidad* ⇒ del Sistema ⇐ Central, *ésta* ☒ la Autoridad de Gestión ☒ establecerá los procedimientos técnicos necesarios para la utilización de *los servicios genéricos de IDA* ⇒ la infraestructura de comunicación ⇐.

↓ 2725/2000/CE

ARTÍCULO 14. SEGURIDAD

1. El Estado miembro de origen adoptará las medidas necesarias para:

a) evitar que personas no autorizadas accedan a las instalaciones nacionales en las que se efectúen las operaciones que incumben al Estado miembro de acuerdo con el objetivo de Eurodac (controles a la entrada de la instalación);

b) impedir que los datos y los soportes de datos de Eurodac puedan ser leídos, copiados, modificados o suprimidos por personas no autorizadas (control de los soportes de datos);

c) garantizar la posibilidad de comprobar y determinar a posteriori qué datos han sido registrados en Eurodac, cuándo y por quién (control del registro de datos);

d) impedir la introducción no autorizada de datos en Eurodac y toda modificación o supresión no autorizada de datos registrados en Eurodac (control de la entrada de datos);

e) garantizar que, en lo que respecta a la utilización de Eurodac, las personas autorizadas accederán únicamente a los datos que sean de su competencia (control del acceso);

f) garantizar la posibilidad de comprobar y determinar a qué autoridades pueden transmitirse los datos registrados en Eurodac mediante equipos de transmisión de datos (control de la transmisión);

g) impedir la lectura, copia, modificación o supresión no autorizada de datos durante la transmisión directa de éstos a la base de datos central y viceversa y durante el transporte de los soportes de datos a la Unidad Central y viceversa (control del transporte);

2. La Comisión será responsable de la aplicación de las medidas citadas en el apartado 1 en lo que respecta al funcionamiento de la Unidad Central.

↴ nuevo

ARTÍCULO 20. SEGURIDAD DE LOS DATOS

1. El Estado miembro de origen garantizará la seguridad de los datos antes de y durante la transmisión al Sistema Central. Cada Estado miembro garantizará la seguridad de los datos que reciba del Sistema Central.

2. Los Estados miembros adoptarán, en relación con su sistema nacional, las medidas necesarias, incluido un plan de seguridad, para:

a) proteger los datos físicamente, entre otras cosas mediante la elaboración de planes de emergencia para la protección de las infraestructuras críticas;

b) impedir que personas no autorizadas accedan a las instalaciones nacionales en las que se efectúen las operaciones que incumben al Estado miembro de acuerdo con el objetivo de EURODAC (controles a la entrada de la instalación);

c) impedir que los soportes de datos puedan ser leídos copiados, modificados o suprimidos por personas no autorizadas (control de soporte de datos);

d) impedir que en el fichero se introduzcan sin autorización, o que puedan conocerse, modificarse o suprimirse sin autorización, datos personales almacenados (control de conservación);

e) impedir el tratamiento no autorizado de datos en EURODAC y toda modificación o supresión no autorizada de datos registrados en EURODAC (control de la entrada de datos);

f) garantizar que, para acceder a EURODAC, las personas autorizadas sólo puedan tener acceso a los datos que sean de su competencia y ello únicamente con identificaciones de usuarios personales e intransferibles y con modos de acceso confidenciales (control del acceso);

g) garantizar que todas las autoridades con derecho de acceso a EURODAC creen perfiles que describan las funciones y responsabilidades de las personas autorizadas al acceso, registro, actualización, supresión y búsqueda de datos y pongan a disposición de las au-

toridades nacionales de supervisión mencionadas en el artículo 25 dichos perfiles sin demora a petición de aquellas (perfiles del personal);

h) garantizar que se puede verificar y comprobar a qué organismos pueden transmitirse datos personales mediante equipos de comunicación de datos (control de comunicaciones);

i) garantizar la posibilidad de comprobar y determinar qué datos han sido registrados en EURODAC, cuándo, por quién y con qué finalidad (control de registro de datos);

j) impedir la lectura, copia, modificación o supresión no autorizadas de datos personales durante la transmisión de datos personales a o desde EURODAC o durante el transporte de soportes de datos en particular mediante técnicas adecuadas de criptografiado (control de transporte);

k) controlar la eficacia de las medidas de seguridad mencionadas en el presente apartado y adoptar las medidas necesarias de organización relativas al control interno para garantizar el cumplimiento del presente Reglamento (control interno).

3. La Autoridad de Gestión adoptará las medidas necesarias para alcanzar los objetivos fijados en el apartado 2 en relación con el funcionamiento de EURODAC, incluida la adopción de un plan de seguridad.

↓ 2725/2000/CE

⇒ nuevo

ARTÍCULO 21 15

Acceso a los datos registrados en Eurodac EURODAC, rectificación y supresión de éstos

1. El Estado miembro de origen tendrá acceso a los datos que haya transmitido y que estén registrados en la base de datos central ⇒ el Sistema Central ⇐ con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento.

Ningún Estado miembro podrá efectuar búsquedas en los datos transmitidos por otro Estado miembro ni recibir estos datos, con exclusión de los que sean resultado de la comparación prevista en el apartado 5 del artículo 4 el artículo 6, apartado 5.

↓ 2725/2000/CE (adaptado)

⇒ nuevo

2 Las autoridades de los Estados miembros que, con arreglo al apartado 1, tengan acceso a los datos registrados en la base de datos central ⇒ el Sistema Central ⇐ serán las designadas por cada Estado miembro ⇒ a efectos del artículo 1, apartado 1. Esta designación especificará la unidad exacta responsable de llevar a cabo las tareas relativas a la aplicación del presente Reglamento. ⇐ Los Estados miembros comunicarán sin demora a la Comisión ⇒ y a la Autoridad de Gestión ⇐ la lista de dichas autoridades ⇒ y cualquier modificación a la misma. La Autoridad de Gestión publicará

la lista consolidada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Cuando se produzcan modificaciones en dicha lista, la Autoridad de Gestión publicará una vez al año una lista consolidada actualizada. ⇐

3. Únicamente el Estado miembro de origen estará facultado para modificar los datos por él transmitidos a la *Unidad Central* ⇐ al Sistema ⇐ Central, rectificándolos o completándolos, o para suprimirlos, sin perjuicio de la supresión efectuada en aplicación del artículo 6, el apartado 1 del artículo 10 o la letra a) del apartado 4 del artículo 12 artículo 9 o del artículo 13, apartado 1. Cuando el Estado miembro de origen registre directamente los datos en la base de datos central, podrá modificarlos o suprimirlos directamente.

Cuando el Estado miembro de origen no registre directamente los datos en la base de datos central, la Unidad Central los modificará o los suprimirá a petición de dicho Estado miembro.

4. Cuando un Estado miembro o la *Unidad Central* ⇐ Autoridad de Gestión ⇐ tenga indicios de que los datos registrados en la *base de datos central* ⇐ el Sistema Central ⇐ son materialmente inexactos, lo comunicará al Estado miembro de origen lo antes posible.

Cuando un Estado miembro tenga indicios de que se han registrado datos en la *base de datos central* ⇐ el Sistema Central ⇐ incumpliendo lo dispuesto en el presente Reglamento, también lo comunicará lo antes posible ⇐ a la Autoridad de Gestión, a la Comisión y ⇐ al Estado miembro de origen. Este último comprobará los datos de que se trate y, en su caso, los rectificará o suprimirá de inmediato.

5. La *Unidad Central* ⇐ Autoridad de Gestión ⇐ no transferirá ni facilitará a las autoridades de un tercer país datos registrados en la *base de datos central* ⇐ el Sistema Central ⇐, salvo que esté específicamente autorizada para ello en el marco de un acuerdo comunitario sobre los criterios y mecanismos de determinación del Estado miembro responsable del estudio de una solicitud de *asilo* ⇐ protección internacional ⇐.

ARTÍCULO 21. NORMAS DE APLICACIÓN

1. El Consejo adoptará, por la mayoría establecida en el apartado 2 del artículo 205 del Tratado, las normas de aplicación necesarias para:

- establecer el procedimiento a que se refiere el apartado 7 del artículo 4,
- establecer el procedimiento de bloqueo de datos a que se refiere el apartado 1 del artículo 12,
- elaborar las estadísticas a que se refiere el apartado 2 del artículo 12.

Cuando estas normas de aplicación tengan repercusiones sobre los costes operativos que tengan que soportar los Estados miembros, el Consejo decidirá por unanimidad.

2. Las medidas a que se refiere el apartado 4 del artículo 3 se adoptarán con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 23.

ARTÍCULO 22 16. CONSERVACIÓN DE LOS REGISTROS POR LA UNIDAD CENTRAL

1. La *Unidad Central* ⇐ Autoridad de Gestión ⇐ deberá conservar los registros de todas las operaciones de tratamiento de datos que se lleven a cabo en la *Unidad Central* ⇐ el Sistema ⇐ Central. En dichos registros deberán constar el objeto del acceso a los datos, la fecha y la hora, los datos transmitidos, los datos utilizados para una consulta y el nombre del organismo que los haya facilitado ⇐ introducido ⇐ o solicitado, así como el de las personas responsables.

2. Los registros sólo podrán emplearse para controlar la conformidad del tratamiento de datos así como para garantizar la seguridad de los datos con arreglo al artículo 14 11. Deberán estar adecuadamente protegidos contra el acceso no autorizado y, salvo que se necesiten para la realización de un procedimiento de control ya iniciado, deberán borrarse transcurrido un plazo de un año ⇐ desde la expiración del período de conservación a que se refiere el artículo 9 y el artículo 13, apartado 1 ⇐.

⇓ nuevo

Cada Estado miembro adoptará las medidas necesarias para alcanzar los objetivos fijados en los apartados 1 y 2 en relación con su sistema nacional. Además, cada Estado miembro llevará un registro del personal debidamente autorizado para introducir o extraer datos.

⇓ 2725/2000/CE (adaptado)

⇐ nuevo

ARTÍCULO 22. COMITÉ

1. La Comisión estará asistida por un Comité.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE.

El plazo contemplado en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

ARTÍCULO 23 17. RESPONSABILIDAD POR DAÑOS Y PERJUICIOS

1. Toda persona o Estado miembro que haya sufrido un perjuicio como consecuencia de una operación de tratamiento ilegal o un acto incompatible con lo dispuesto en el presente Reglamento tendrá derecho a indemnización por parte del Estado miembro responsable del perjuicio sufrido. Dicho Estado miembro quedará exento de su responsabilidad, total o parcialmente, si demuestra que no es responsable del acontecimiento que originó el daño.

2. Si el incumplimiento, por parte de un Estado miembro, de las obligaciones impuestas por el presente Reglamento ocasionase daños a la *base de datos central* ⇐ el Sistema Central ⇐, el responsable será dicho Es-

tado miembro, salvo que la Comisión ⇨ Autoridad de Gestión u otro Estado miembro ⇨ no hubiere tomado las medidas oportunas para impedir que se causaran los daños o para paliar sus consecuencias.

3. Las reclamaciones contra un Estado miembro por los perjuicios a los que se refieren los apartados 1 y 2 estarán sujetas a las disposiciones del Derecho nacional del Estado miembro demandado.

ARTÍCULO 24 18. DERECHOS DEL SUJETO DE LOS DATOS

1. Las personas contempladas en el presente Reglamento serán informadas por el Estado miembro de origen ⇨, por escrito y, en su caso, oralmente, en una lengua que entiendan o que se suponga razonablemente que entienden ⇨, de lo que sigue:

a) la identidad del responsable del tratamiento o, en su caso, de su representante;

b) los fines del tratamiento de sus datos en *Eurodac* ⇨ *EURODAC* ⇨ incluida una descripción de los objetivos del Reglamento de Dublín, de conformidad con su artículo 4 ⇨;

c) los destinatarios de los datos;

para las personas contempladas en los artículos 4 6 o 8 II, la obligatoriedad de la toma de sus impresiones dactilares;

e) la existencia de derechos de acceso *y rectificación de a los datos* ⇨ *relacionados con ellas* ⇨ *que les conciernen*, ⇨ y el derecho a solicitar que los datos inexactos relativos a ellas se corrijan ⇨, ⇨ o que datos relativos a ellas tratados de forma ilegal se supriman; asimismo, el derecho a recibir información sobre los procedimientos para el ejercicio de tales derechos, incluidos los datos de contacto del responsable del tratamiento y de las autoridades nacionales de control a que se refiere el artículo 25, apartado 1 ⇨.

A las personas contempladas en los artículos 4 6 o 8 II, la información a que se refiere el párrafo primero se les deberá facilitar en el momento de la toma de sus impresiones dactilares.

A las personas contempladas en el artículo 11 14, la información a que se refiere el párrafo primero se les deberá facilitar a más tardar en el momento de la transmisión *a la Unidad* ⇨ al Sistema ⇨ Central de los datos correspondientes a estas personas. Esta obligación no existirá cuando la comunicación de dicha información resulte imposible o suponga un esfuerzo desproporcionado.

⇩ nuevo

Se elaborará un folleto común que contenga, al menos, la información a que se refiere el apartado 1 del presente artículo y la información a que se refiere el artículo 4, apartado 1, del Reglamento de Dublín de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 40, apartado 2, del Reglamento de Dublín.

Cuando las personas contempladas en el presente Reglamento sean menores, los Estados miembros facilitarán la información de forma adaptada a la edad.

⇩ 2725/2000/CE

⇨ nuevo

2. En todos los Estados miembros y de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias y los procedimientos del Estado de que se trate, cualquier sujeto de los datos podrá ejercer los derechos que le reconoce el artículo 12 de la Directiva 95/46/CE.

Sin perjuicio de la obligación de proporcionar más información de conformidad con la letra a) del artículo 12 de la Directiva 95/46/CE, el interesado tendrá derecho a ser informado de los datos que le conciernen registrados en *la base de datos central* ⇨ el Sistema Central ⇨, así como del Estado miembro que los haya transmitido *a la Unidad* ⇨ al Sistema ⇨ Central. Dicho acceso a los datos sólo podrá ser concedido por un Estado miembro.

3. En todos los Estados miembros, cualquier persona podrá solicitar que se rectifiquen los datos materialmente inexactos o que se borren los datos ilegalmente registrados. El Estado miembro que haya transmitido los datos efectuará, en un plazo razonable, la rectificación y la supresión con arreglo a sus disposiciones legales y reglamentarias y a sus procedimientos.

4. Si los derechos de rectificación y supresión se ejercen en un Estado miembro distinto del Estado o Estados que hayan transmitido los datos, las autoridades de dicho Estado miembro se pondrán en contacto con las autoridades del Estado o Estados miembros correspondientes con el fin de que éstas comprueben la exactitud de los datos y la legalidad de su transmisión y registro en *la base de datos central* ⇨ el Sistema Central ⇨.

5. Si se comprueba que datos registrados en *la base de datos central* ⇨ el Sistema Central ⇨ son materialmente inexactos o han sido ilegalmente registrados, el Estado miembro que los haya transmitido los rectificará o suprimirá, de conformidad con *el apartado 3 del artículo 15 el artículo 21, apartado 3*. Dicho Estado miembro informará por escrito a la persona afectada, en un plazo razonable, de que ha tomado medidas para rectificar o suprimir los datos que le conciernen.

6. Si el Estado miembro que ha transmitido los datos no acepta que los datos registrados en *la base de datos central* ⇨ el Sistema Central ⇨ son materialmente inexactos o han sido registrados ilegalmente, explicará por escrito al sujeto de los datos, en un plazo razonable, los motivos por los que no está dispuesto a rectificar o suprimir los datos.

Dicho Estado miembro también informará al sujeto de los datos de las medidas que dicha persona puede tomar en caso de que no acepte la explicación dada. Entre otra información, se le indicarán la manera de interponer un recurso o, en su caso, una denuncia ante las autoridades u órganos jurisdiccionales competentes de dicho Estado miembro y las ayudas financieras o de otro tipo a que puede acogerse con arreglo a los procedimientos y disposiciones legales y reglamentarias de dicho Estado miembro.

7. Las solicitudes que se presenten con arreglo a los apartados 2 y 3 contendrán toda la información necesaria para identificar al sujeto de los datos, incluidas sus impresiones dactilares. Estos datos sólo se utilizarán para el ejercicio de los derechos recogidos en los apartados 2 y 3, tras lo cual se procederá inmediatamente a su destrucción.

8. Las autoridades competentes de los Estados miembros colaborarán activamente a fin de que los derechos previstos en los apartados 3, 4 y 5, reciban pronta satisfacción.

↴ nuevo

9. Cuando una persona solicite datos relativos a ella de conformidad con el apartado 2, la autoridad competente lo consignará en un registro en forma de documento escrito para acreditar que dicha solicitud se ha presentado y pondrá este documento a disposición de las autoridades nacionales de control a que se refiere el artículo 25, apartado 1, sin dilación al recibir la solicitud de éstas.

↓ 2725/2000/CE (adaptado)

⇒ nuevo

9. 10. En cada Estado miembro la autoridad nacional de control, de conformidad con el artículo 28, apartado 4, de la Directiva 95/46/CE, asistirá al sujeto de los datos, ⇒ previa petición de éste⇐, en el ejercicio de sus derechos.

10. 11. La autoridad nacional de control del Estado miembro que haya transmitido los datos y la autoridad nacional de control del Estado miembro en que esté presente el sujeto de los datos asistirán y, cuando así se les requiera, asesorarán a éste acerca del ejercicio de su derecho de rectificación o supresión de datos. Ambas autoridades nacionales de control cooperarán con este fin. Las solicitudes de ese tipo de asistencia podrán cursarse ante la autoridad nacional de control del Estado miembro donde la persona registrada esté presente, que trasladará las solicitudes a la autoridad del Estado miembro que haya transmitido los datos. *El interesado también podrá solicitar asistencia y asesoramiento a la autoridad común de control establecida conforme al artículo 20.*

11. 12. En cada Estado miembro, de conformidad con sus disposiciones legales y reglamentarias y sus procedimientos, cualquier persona podrá interponer recurso o, si procede, presentar una denuncia ante las autoridades u órganos jurisdiccionales competentes del Estado de que se trate si se le deniega el derecho de acceso previsto en el apartado 2.

12. 13. De conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias y los procedimientos del Estado miembro que haya transmitido los datos, cualquier persona podrá interponer recurso o, si procede, presentar una denuncia ante las autoridades u órganos jurisdiccionales competentes del Estado miembro en cuestión en relación con los datos que a ella se refieran registrados en *la base de datos central* ⇒ el Sistema Central ⇐ a fin de

ejercer sus derechos de conformidad con el apartado 3. La obligación de las autoridades nacionales de control de asistir y, cuando así se les solicite, asesorar al sujeto de los datos de conformidad con el apartado 10 13, subsistirá a lo largo de estos procedimientos.

ARTÍCULO 25 19. ☒ CONTROL POR PARTE DE LA ☒ AUTORIDAD NACIONAL DE CONTROL

1. Cada Estado miembro dispondrá que la autoridad o autoridades nacionales de control designadas de conformidad con *el apartado 1 del artículo 28 el artículo 28, apartado 1*, de la Directiva 95/46/CE realicen un control independiente, con arreglo a su Derecho nacional, de la legalidad del tratamiento de los datos personales por el Estado miembro en cuestión, de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento, incluida su transmisión *a la Unidad* ⇒ al Sistema ⇐ Central.

2. Cada Estado miembro garantizará que su autoridad nacional de control cuente con el asesoramiento de personas con suficientes conocimientos de dactiloscopia.

↴ nuevo

ARTÍCULO 26. CONTROL A CARGO DEL SUPERVISOR EUROPEO DE PROTECCIÓN DE DATOS

1. El Supervisor Europeo de Protección de Datos velará por que las actividades de tratamiento de datos personales relativas a EURODAC, en particular por parte de la Autoridad de Gestión, sean conformes al Reglamento (CE) nº 45/2001 y al presente Reglamento. Serán de aplicación, en consecuencia, las funciones y competencias mencionadas en los artículos 46 y 47 del Reglamento (CE) nº 45/2001.

2. El Supervisor Europeo de Protección de Datos velará por que se lleve a cabo, al menos cada cuatro años, una auditoría de las actividades de tratamiento de datos personales de la Autoridad de Gestión conforme a las normas internacionales de auditoría. El informe de esa auditoría se enviará al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Autoridad de Gestión, a la Comisión y a las autoridades nacionales de control. Deberá darse a la Autoridad de Gestión la oportunidad de formular observaciones antes de que se adopte el informe.

ARTÍCULO 27. COOPERACIÓN ENTRE LAS AUTORIDADES NACIONALES DE CONTROL Y EL SUPERVISOR EUROPEO DE PROTECCIÓN DE DATOS

1. Las autoridades nacionales de control y el Supervisor Europeo de Protección de Datos, cada uno dentro del ámbito de sus competencias respectivas, cooperarán activamente en el marco de sus responsabilidades y garantizarán una supervisión coordinada de EURODAC.

2. Cada uno dentro del ámbito de sus competencias respectivas, intercambiarán la información pertinente, se asistirán mutuamente en la realización de inspecciones y auditorías, estudiarán las dificultades de interpretación y aplicación del presente Reglamento, examinarán los problemas que se planteen en el ejercicio del control independiente o en el ejercicio de los derechos de los

interesados, elaborarán propuestas armonizadas para hallar soluciones comunes a los problemas y fomentarán el conocimiento de los derechos en materia de protección de datos en la medida necesaria.

3. Las autoridades nacionales de control y el Supervisor Europeo de Protección de Datos se reunirán con este objeto al menos dos veces al año. Los gastos y la organización de las reuniones correrán a cargo del Supervisor Europeo de Protección de Datos. El reglamento interno se adoptará en la primera reunión. Los métodos de trabajo se irán desarrollando conjuntamente y en función de las necesidades. Cada dos años se enviará un informe conjunto de actividades al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y a la Autoridad de Gestión.

↓ 2725/2000/CE (adaptado)

⇒ nuevo

CAPÍTULO VII. DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 28 21. COSTES

1. El presupuesto general de la Unión Europea sufragará los costes de creación y de funcionamiento *de la Unidad Central* ⇒ del Sistema Central y de la infraestructura de comunicación ⇐.

2. Cada Estado miembro asumirá los costes correspondientes a ⇒ los puntos de acceso ⇐ *las unidades nacionales* y a los costes de su conexión con *la base de datos central* ⇒ el Sistema Central ⇐.

3. *Los costes de la transmisión de los datos procedentes del Estado miembro de origen y de la transmisión o comunicación de los resultados de la comparación de dicho Estado correrán a cargo de este último.*

ARTÍCULO 29 24. INFORME ANUAL; SÍGUEIMIENTO Y EVALUACIÓN

1. La *Comisión* ⇒ Autoridad de Gestión ⇐ presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe anual sobre las actividades *de la Unidad* ⇒ del Sistema ⇐ Central. El informe anual incluirá información sobre la gestión y el funcionamiento de *EurodacEURODAC*, contrastados con indicadores cuantitativos definidos previamente para los objetivos mencionados en el apartado 2.

2. La *Comisión* ⇒ Autoridad de Gestión ⇐ garantizará el establecimiento de ☒ procedimientos ☒ sistemas para el control del funcionamiento *de la Unidad* ⇒ del Sistema ⇐ Central en relación con los objetivos, *en términos de* ☒ relativos a los ☒ resultados, ☒ la ☒ rentabilidad y ☒ la ☒ calidad del servicio.

3. *La Comisión evaluará periódicamente el funcionamiento de la Unidad Central con el fin de determinar si se han alcanzado sus objetivos de forma rentable y con vistas a proporcionar orientaciones para mejorar la eficacia de futuras operaciones.*

4. *Un año después del inicio del funcionamiento de Eurodac, la Comisión elaborará un informe de evaluación sobre la Unidad Central centrándose en el nivel*

de demanda en comparación con las expectativas y en cuestiones de funcionamiento y gestión a la luz de la experiencia, con vistas a determinar las posibles mejoras a corto plazo en el funcionamiento práctico.

↓ nuevo

3. A efectos de mantenimiento técnico, elaboración de informes y estadísticas, la Autoridad de Gestión tendrá acceso a la información necesaria relacionada con las operaciones de tratamiento que se realizan en el Sistema Central.

4. Cada dos años, la Autoridad de Gestión presentará al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y al Supervisor Europeo de Protección de Datos un informe sobre el funcionamiento técnico del Sistema Central, incluida su seguridad.

↓ 2725/2000/CE

⇒ nuevo

5. Tres años después *del inicio del funcionamiento de Eurodac* ⇒ del inicio de la aplicación del presente Reglamento como se establece en el artículo 34, apartado 2 ⇐ y posteriormente cada *seis* ⇒ cuatro ⇐ años, la Comisión realizará una evaluación global de *EurodacEURODAC* examinando los resultados en comparación con los objetivos y evaluando la vigencia de la validez de los fundamentos del sistema y las posibles consecuencias para futuras operaciones ⇐, y formulará las recomendaciones necesarias ⇐. ⇒ La Comisión remitirá los informes de evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo. ⇐

↓ nuevo

6. Los Estados miembros facilitarán a la Autoridad de Gestión y a la Comisión la información necesaria para elaborar los informes a que se refieren los apartados 4 y 5.

7. La Autoridad de Gestión facilitará a la Comisión la información necesaria para elaborar las evaluaciones globales a que se refiere el apartado 5.

8. Hasta el establecimiento de la Autoridad de Gestión prevista en el artículo 4, la Comisión únicamente elaborará los informes previstos en los apartados 1 y 5.

↓ 2725/2000/CE (adaptado)

⇒ nuevo

ARTÍCULO 30 25. SANCIONES

Los Estados miembros ☒ adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que ☒ *velarán para que toda utilización* ☒ cualquier procesamiento ☒ de los datos registrados ☒ introducidos ☒ en *la base de datos central* ⇒ el Sistema Central ⇐ que sea contraria a la finalidad de *EurodacEURODAC* en los términos establecidos en el *apartado 1 del artículo 1, apartado 1*, sea objeto de *las oportunas* sanciones ☒, incluidas

las administrativas y penales de conformidad con el Derecho nacional, que serán efectivas, proporcionadas y disuasorias .

ARTÍCULO 31 26. ÁMBITO TERRITORIAL

Las disposiciones del presente Reglamento no se aplicarán a ningún territorio en el que no se aplique el *Convenio* Reglamento de Dublín .

⇓ nuevo

ARTÍCULO 32. DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Los datos bloqueados en el Sistema Central de conformidad con el artículo 12 del Reglamento (CE) n° 2725/2000 del Consejo se desbloquearán y marcarán con arreglo al artículo 15, apartado 1, del presente Reglamento en la fecha establecida en el artículo 34, apartado 2.



ARTÍCULO 33. DEROGACIÓN

Quedan derogados, con efectos a partir de la fecha establecida en el artículo 34, apartado 2, el Reglamento (CE) n° 2725/2000 del Consejo, de 11 de diciembre de 2000, relativo a la creación del sistema «Eurodac» para la comparación de las impresiones dactilares para la aplicación efectiva del Convenio de Dublín y el Reglamento (CE) n° 407/2002 del Consejo, de 28 de febrero de 2002, por el que se establecen determinadas normas de desarrollo del Reglamento (CE) n° 2725/2000 relativo a la creación del sistema «Eurodac» para la comparación de las impresiones dactilares para la aplicación efectiva del Convenio de Dublín.

Las referencias a los Reglamentos derogados se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo III.

⇓ 2725/2000/CE Artículo 27 (adaptado)

⇒ nuevo

ARTÍCULO 34 27. ENTRADA EN VIGOR Y APLICACIÓN

1. El presente Reglamento entrará en vigor *el día* el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* *la Unión Europea* .

2. El presente Reglamento será aplicable *y Eurodac comenzará a funcionar* a partir del día en que la Comisión lo publique en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* *la Unión Europea* , una vez se cumplan las condiciones siguientes:

a) que todos los Estados miembros hayan notificado a la Comisión que han tomado las medidas técnicas necesarias para transmitir datos *a la Unidad* al Sistema Central, de conformidad con el presente Reglamento *las normas de desarrollo adoptadas en virtud del*

apartado 7 del artículo 4, y para cumplir las normas de desarrollo adoptadas con arreglo al apartado 5 del artículo 12; y

b) que la Comisión haya adoptado las medidas técnicas necesarias para que *la Unidad* el Sistema Central comience su funcionamiento de conformidad con el presente Reglamento *las normas de desarrollo adoptadas en virtud del apartado 7 del artículo 4 y del apartado 5 del artículo 12.*

⇓ nuevo

3. Los Estados miembros notificarán a la Comisión tan pronto como se adopten las medidas contempladas en el apartado 2, letra a), y, en cualquier caso, a más tardar antes de transcurridos 12 meses de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

4. El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro de conformidad con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

⇓ 2725/2000/CE

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

N. de la R.: Els annexos d'aquest document i la documentació que l'acompanya poden ésser consultats a l'Arxiu del Parlament.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de decisió del Parlament Europeu i del Consell relativa a les modalitats d'accés al servei públic regulat ofert pel sistema mundial de radionavegació per satèl·lit resultant del programa Galileu

Tram. 295-00051/08

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea de l'11.10.2010
Reg. 74599 / Recepció de la proposta:
Presidència del Parlament, 13.10.2010

ASUNTO: PROPUESTA DE DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVA A LAS MODALIDADES DE ACCESO AL SERVICIO PÚBLICO REGULADO OFRECIDO POR EL SISTEMA MUNDIAL DE RADIONAVEGACIÓN POR SATÉLITE RESULTANTE DEL PROGRAMA GALILEO (PRESENTADA POR LA COMISIÓN) [COM (2010) 550 FINAL]

En aplicació del article 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea

remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 8.10.2010

COM (2010) 550 final

2010/0282 (COD)

PROPUESTA DE DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVA A LAS MODALIDADES DE ACCESO AL SERVICIO PÚBLICO REGULADO OFRECIDO POR EL SISTEMA MUNDIAL DE RADIONAVEGACIÓN POR SATÉLITE RESULTANTE DEL PROGRAMA GALILEO

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

El Reglamento (CE) nº 683/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008¹, determina las condiciones para continuar los dos programas europeos de radionavegación por satélite, Galileo y EGNOS. Las disposiciones del anexo de dicho Reglamento definen los objetivos específicos de los programas. Prevén que el sistema resultante del programa Galileo ofrecerá cinco servicios, entre los cuales un servicio público regulado denominado «Public Regulated Service» (en lo sucesivo, «PRS»), reservado a los usuarios autorizados por los gobiernos para las aplicaciones sensibles que requieren una gran continuidad de servicio. Añaden que el PRS utiliza señales robustas y codificadas.

El PRS es un servicio al que no tendrá acceso el gran público y que se reservará exclusivamente al Consejo, a la Comisión, a los Estados miembros y, en su caso, a agencias de la Unión Europea, terceros países y organizaciones internacionales debidamente autorizados. Al contrario de los demás servicios no protegidos que

ofrecerán los dos sistemas europeos de GNSS, la utilización del PRS deberá ser controlada por motivos de seguridad y protección. Así pues, será indispensable vigilar a los usuarios por medios como el establecimiento de un procedimiento de autorización, el recurso a claves de encriptado, la homologación de los receptores, etc. Además, se trata de un servicio en el que determinadas aplicaciones pueden ser de muy especial importancia en el plano político y estratégico. El conjunto de características del PRS impone que se definan de manera precisa, mediante un acto legislativo, las modalidades de acceso al PRS.

Además, incluso antes de que se adoptara el Reglamento (CE) nº 683/2008, el Consejo de Transportes, en las conclusiones que adoptó en su reunión de 12 de octubre de 2006, solicitó a la Comisión que prosiguiese activamente sus trabajos sobre la elaboración de la política de acceso al PRS, sobre todo para poder definir las condiciones en las que los Estados miembros podrán organizar y gestionar sus grupos de usuarios, sobre la base de los trabajos previos ya ultimados, y que presente sus propuestas a tiempo para que el Consejo pueda debatirlas y aprobarlas. En esas mismas conclusiones, el Consejo de Transportes recordó que la utilización del PRS por los Estados miembros debería ser optativa y que el conjunto de los costes de explotación de dicho servicio correrían a cargo de los usuarios sobre una base no mercantil.

Habida cuenta de los plazos para establecer los diferentes mecanismos de control y dado que ya se conoce el calendario que prevé la entrega de los primeros servicios, ya no es solo oportuno, sino también urgente, definir, mediante un acto legislativo, las modalidades de acceso al PRS.

2. CONSULTA A LAS PARTES INTERESADAS Y ANÁLISIS DE IMPACTO

Aunque oficialmente no haya sido objeto de un análisis de impacto, el proyecto de texto no deja de ser el resultado de un trabajo previo muy avanzado en el que se han comprometido profundamente los diferentes actores interesados en el PRS, sobre todo los Estados miembros, que serán los principales explotadores de este servicio.

A. Definición del problema

Para evitar cualquier confusión, es conveniente establecer previamente una distinción semántica entre los explotadores del PRS (los Estados miembros, el Consejo y la Comisión, así como, en su caso, las agencias de la Unión Europea, los terceros países y las organizaciones internacionales) por una parte, y los usuarios del PRS (personas físicas o jurídicas debidamente autorizadas por los explotadores del PRS a poseer o utilizar un receptor de PRS).

Además, los responsables de las modalidades de acceso al PRS serán los siguientes:

– la Comisión, que gestionará todas las cuestiones relacionadas con la seguridad de los sistemas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 13 del Reglamento (CE) nº 683/2008;

1. DO L 196 de 24.7.2008, p. 1. Reglamento (CE) nº 683/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre la continuidad de los programas europeos de radionavegación por satélite (EGNOS y Galileo).

- el Consejo, que es el responsable de la puesta en práctica de la Acción Común 2004/552/PESC²;
- los Estados miembros, que están llamados a ser los principales explotadores del PRS y que son los destinatarios de la Decisión objeto de la presente propuesta;
- la Agencia Europea del GNSS creada por el Reglamento (CE) n° xxx/2010, que, con arreglo al artículo 16 del Reglamento (CE) n° 683/2008 y de conformidad con las directrices de la Comisión, por una parte garantiza la homologación de la seguridad de los sistemas europeos de radionavegación por satélite, y por otra explota el centro de seguridad de Galileo; dicho centro de seguridad será el interlocutor único del Consejo para poner en práctica las instrucciones contempladas en la Acción Común 2004/552/PESC para servir a todos los explotadores y usuarios del PRS;
- las empresas que diseñen o fabriquen los receptores del PRS, que deberán cumplir las normas de homologación definidas por la autoridad de homologación de seguridad instituida dentro de la Agencia Europea del GNSS.

Los requisitos de seguridad relativos a la utilización del PRS afectan directamente a la seguridad de la Unión y de sus Estados miembros. Por ello, forman parte de un objetivo estratégico y también conciernen a la política exterior de la Unión. Exigen que se establezca un control de los usuarios, que es el objeto principal de la presente propuesta.

Este control incluye tanto medios técnicos (p. ej., las autorizaciones mediante claves de encriptado) como medios institucionales (p. ej., los procedimientos de homologación de la seguridad o los que se deriven de la Acción Común 2004/552/PESC en situación de crisis). Debe tener en cuenta que los usuarios del PRS son potencialmente múltiples y que, en función de las utilizaciones requeridas, podrán tener necesidades diversas o estar sometidos a exigencias de fiabilidad distintas.

Es importante que el control se establezca incluso antes de que empiece la fase de explotación inicial, prevista para 2014. Deberá subsistir durante toda esta fase, es decir, varios decenios, y deberá permitir principalmente:

- anticiparse a una situación de crisis, lo que implica relaciones permanentes e institucionalizadas, que incluyan un procedimiento de decisión adecuado, entre los diferentes actores públicos y privados;
- regular estrictamente las condiciones de utilización de los receptores del PRS, en particular gracias a una gestión eficaz de los usuarios;
- vigilar estrechamente la actividad de las empresas encargadas de fabricar receptores del PRS, en particular gracias a la imposición de reglas obligatorias de fabricación.

Para alcanzar estos objetivos, conviene precisar y formalizar las responsabilidades respectivas del Consejo, la Comisión, los Estados miembros y todos los demás

2. DO L 246 de 20.7.2004, p. 30. Acción Común 2004/552/PESC del Consejo, de 12 de julio de 2004, sobre los aspectos del funcionamiento del sistema europeo de radionavegación por satélite que afectan a la seguridad de la Unión Europea.

actores públicos o privados. También deberán definirse las condiciones para la posible utilización del PRS por parte de organizaciones internacionales o terceros países, y para la exportación de los equipos del PRS. La gestión de los distintos grupos de usuarios también será un elemento clave del control que deberá establecerse, sobre todo para reducir al mínimo los efectos negativos de un posible fallo de uno de esos grupos. Por último, es fundamental definir las normas de homologación y fabricación que deberán imponerse a los fabricantes de receptores del PRS, y garantizar su control por la Unión Europea. Los fabricantes no solo deberán ser capaces de construir receptores muy protegidos, sino también de diseñar mecanismos que impidan su duplicación en caso de robo o pérdida.

B. Enfoque retenido y soluciones alternativas

Las distintas cuestiones relacionadas con las modalidades de acceso al PRS fueron objeto de profundos debates en el seno del consejo de seguridad denominado GSB, creado por el artículo 7 del Reglamento (CE) n° 876/2002 del Consejo³ y suprimido por el artículo 23 del Reglamento (CE) n° 683/2008. Creado para tratar los aspectos de seguridad relacionados con el sistema Galileo, el GSB estaba formado por un representante de cada Estado miembro de la Unión Europea y un representante de la Comisión. De hecho, reunía a los pocos especialistas que, dentro de la Unión Europea, poseían las competencias necesarias para garantizar la seguridad y la protección de sistemas tan complejos como Galileo. Ha sido sustituido por un grupo de expertos de la Comisión⁴.

En el marco del GSB se organizaron cuatro «seminarios PRS» en 2006 y 2007, cada uno de ellos con unos sesenta expertos de los Estados miembros. Unos debates muy meticulosos trataron del conjunto de problemas de seguridad suscitados por la utilización del PRS, sobre todo de las cuestiones y características técnicas, los mecanismos institucionales que deberán establecerse, el calendario para ello, el perímetro de utilización del PRS, etcétera.

Esta serie de seminarios permitió llegar a un consenso entre los participantes sobre la necesidad de establecer rápidamente un marco reglamentario apropiado, basado en los principios generales de las modalidades de acceso al PRS, las normas de seguridad que deben cumplirse en el plano técnico y las distintas etapas de su puesta en práctica. Este proyecto de texto recoge los resultados de esos trabajos, los muestra en forma jurídica y los adapta al nuevo marco de gobernanza de los programas europeos de radionavegación por satélite establecido por el Reglamento (CE) n° 683/2008.

Los elementos principales de la propuesta se exponen en el punto 3. Se basan en la convicción, compartida por todos los Estados miembros, de que las modalidades de acceso al PRS deben respetar unas normas mínimas de

3. DO L 138 de 21.5.2002, p. 1. Reglamento (CE) n° 876/2002 del Consejo, de 21 de mayo de 2002, por el que se crea la Empresa Común Galileo.

4. DO L 101 de 21.4.2009, p. 22. Decisión de la Comisión de 20 de abril de 2009 por la que se crea un grupo de expertos sobre la seguridad de los sistemas GNSS europeos.

seguridad y unos procedimientos de autorización comunes a todos los Estados miembros para garantizar un nivel elevado de seguridad. Cabe observar que el texto no aborda la cuestión de la naturaleza de las utilizaciones del PRS, que se deja al criterio independiente de cada Estado miembro, pero define los criterios comunes que permiten a los explotadores del PRS seleccionar sus usuarios de forma protegida.

La solución elegida permite que las funciones técnicas directamente relacionadas con la infraestructura estén centralizadas a nivel europeo a través de las actividades del centro de seguridad explotado por la Agencia Europea del GNSS, mientras que, por el contrario, las funciones de control de explotadores y usuarios se descentralicen al nivel nacional para tener en cuenta las condiciones locales. Los mecanismos jurídicos previstos garantizan la coherencia entre ambos niveles de funciones y la armonización de las decisiones, sobre todo al existir normas comunes mínimas para todos.

Es fundamental destacar que en los trabajos previos llevados a cabo por el GSB y en los «seminarios PRS» se han tomado en consideración detenidamente todas las soluciones posibles. Al final solo se ha recogido lo que satisfacía mejor los intereses de la Unión Europea y de los Estados miembros y los requisitos de seguridad y protección. Así fue como se descartaron diversas alternativas, por ejemplo:

– no hacer nada (sin contar con que esta solución no respeta las conclusiones adoptadas por el Consejo el 12 de octubre de 2006, en la práctica significaría abandonar cualquier utilización del PRS, lo que también sería contrario a lo dispuesto en el anexo del Reglamento (CE) nº 683/2008); en efecto, ni la Comisión (responsable de la seguridad del sistema) ni el Consejo (responsable de la puesta en práctica de la Acción Común 2004/552/PESC) ni, sobre todo, los Estados miembros pueden pensar seriamente en recurrir al PRS sin haber definido previamente un marco que garantice un nivel elevado de seguridad para su utilización;

– que los Estados miembros carezcan de un control de los usuarios del PRS; esta solución también hubiera sido incompatible con el nivel elevado de seguridad que requiere el PRS; no puede tenerse en cuenta dada la especial importancia de un asunto que tiene consecuencias en la política de seguridad de los Estados miembros y de la Unión Europea;

– una gestión totalmente centralizada, al nivel de la Unión Europea, de todas las normas y los procedimientos de autorización, homologación y control relativos a las modalidades de acceso al PRS, en particular para fabricar los receptores y distribuir las claves de acceso; esta solución aparece tan negativa para la expansión de los mercados relativos a la utilización del PRS como contraria al principio de subsidiariedad: en efecto, la Unión no posee actualmente las competencias técnicas necesarias para garantizar por sí misma esa gestión centralizada, incluso aunque deba adquirir más tarde unos conocimientos técnicos relativos a la homologación gracias a los trabajos de la Agencia Europea del GNSS; esas competencias, sobre todo las relativas a los componentes criptológicos, se concentran hoy por hoy en un

número reducido de Estados miembros; la Unión tampoco dispone de los instrumentos que le permitan una gestión y un control centralizados de la fabricación de los receptores del PRS, actividad en parte de naturaleza industrial que solo pueden ejercer los Estados miembros en lo que afecta a las cuestiones de seguridad;

– una gestión, al contrario, plenamente descentralizada de los mismos elementos al nivel de los Estados miembros: esta solución también fue descartada, pues dificultaría definir normas mínimas comunes a todos los Estados miembros y, peor aún, garantizar el respeto de dichas normas con el mismo grado de exigencia en todos los Estados miembros; en consecuencia, corresponde a los **órganos de la Unión definir normas comunes** y vigilar que se respeten.

La solución elegida establece en definitiva un sistema que concilia mejor una gestión centralizada de determinados elementos al nivel de la Unión, cuando tal centralización aparece como posible y deseable, con una gestión descentralizada de los demás elementos en los casos en los que, incluso cuando la infraestructura pertenece a la Unión, los Estados miembros aparecen como los mejor preparados para llevarla a cabo.

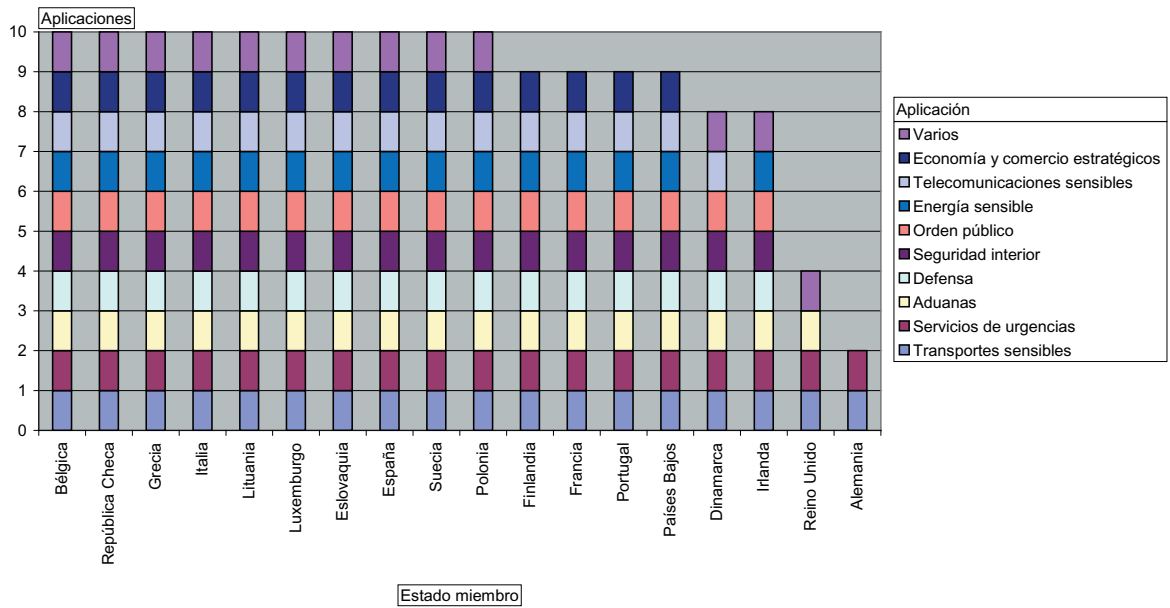
C. Impacto en los estados miembros y demás partes afectadas

Es posible que la Decisión objeto de la presente propuesta tenga un impacto en los Estados miembros, los órganos de la Unión Europea, las organizaciones internacionales y los terceros países, y las empresas industriales.

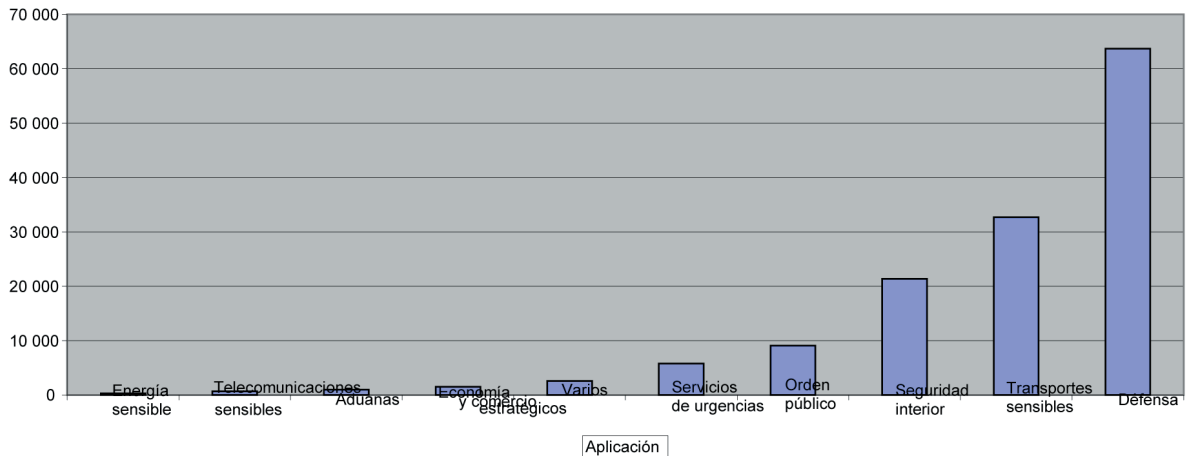
Empezando por los Estados miembros, que en principio son los primeros afectados e interesados por la utilización del PRS, cabe destacar que la Decisión solo tendrá un impacto en los que deseen recurrir al PRS, y que no tendrá consecuencia alguna, ni tan solo financiera, para los que no deseen utilizarlo. Los Estados miembros que deseen recurrir al PRS tendrán que designar una «autoridad responsable del PRS» que gestione a sus usuarios, se ocupe en su caso de la fabricación de los receptores y, si procede, controle la conformidad con normas comunes de la fabricación de receptores del PRS en su territorio. Cabe añadir que una entidad ya existente en un Estado miembro podrá desempeñar el papel de «autoridad responsable del PRS».

Para evaluar las necesidades de los Estados miembros en cuanto a la utilización del PRS, la Comisión les presentó un cuestionario en 2008. Las respuestas, que en ningún caso comprometen oficialmente a los Estados miembros, se resumen en los dos cuadros que figuran a continuación (los Estados miembros no indicados no respondieron al cuestionario):

Aplicaciones posibles del PRS por Estado miembro (24.10.2006)



Volumen indicativo de receptores del PRS (24.10.2006)



Hay que insistir en que, si se dejan al criterio de los Estados miembros las diversas utilidades posibles del PRS, las aspiraciones de aquellos en la materia solo serán satisfechas en la medida en que sean compatibles con el respeto de las normas mínimas de seguridad impuestas. Así, las necesidades de los Estados miembros que sean incompatibles o poco compatibles con el respeto de esas normas no estarán cubiertas por el PRS, sino por el servicio abierto que ofrecerá un resultado equivalente en cuanto a precisión.

El texto impone las mismas condiciones de utilización a los órganos de la Unión Europea y a los Estados miembros: en efecto, si los principios generales acordados con los Estados miembros en el marco del debate previo a la redacción de la propuesta autorizan plenamente la utilización «europea» del PRS, también implican idénticas modalidades de acceso para todos los explotadores. Corresponderá a los órganos de la Unión afectados, es decir, al Consejo, la Comisión y, en su caso, las agencias

de la UE, decidir si desean recurrir al PRS y para qué utilidades. Además, el Consejo y la Agencia Europea del GNSS están llamados a desempeñar un papel particular en el marco de la Acción Común 2004/552/PESC.

Quando se trate de organizaciones internacionales o terceros países, las condiciones de utilización del PRS se derivarán de los acuerdos internacionales que deberán suscribir previamente con la Unión Europea si desean tener acceso a este servicio. Dichas condiciones tendrán el mismo grado de coacción, como mínimo, que las impuestas a los Estados miembros.

Quando se trate de empresas industriales, es importante destacar ante todo que solo estarán sometidas a las condiciones de respeto de las normas obligatorias las que hayan elegido libremente responder a los concursos relativos al diseño o a la fabricación de receptores del PRS. Además, al ser el PRS un servicio nuevo sin equivalente en el pasado, el impacto económico de su

introducción solo podrá ser positivo, a pesar de las obligaciones impuestas por la seguridad.

Por otra parte, las empresas han sido consultadas muchas veces sobre las condiciones de utilización del PRS, en particular con el estudio Pacific, lanzado dentro del VI Programa Marco de Investigación y Desarrollo. Resulta de ello que las empresas:

- reconocen las necesidades específicas de seguridad del PRS;
- están a favor de una amplia utilización del PRS en los sectores que afectan a la seguridad, en concreto la defensa y la actividad policial;
- en el sector de la defensa, hacen hincapié en la necesidad de una interoperabilidad con la señal militar del GPS;
- para la actividad policial, destacan la utilidad de combinar la utilización de los receptores del PRS con otros medios de telecomunicación protegidos;
- consideran necesario poder exportar receptores del PRS a los terceros países a los que se autorice a utilizar el PRS.

La presente propuesta no incluye elementos contrarios a las aspiraciones de las empresas, pero prevé un marco estricto, que garantice un nivel elevado de seguridad, para las condiciones de fabricación y utilización de los receptores del PRS en el sector privado.

D. Existencia de un consenso verdadero

Como ya se ha señalado, el proyecto de texto es el resultado de un trabajo previo muy importante que implicó, en 2006 y 2007, a los diferentes actores interesados en el PRS, sobre todo a los Estados miembros, que serán los explotadores principales del PRS.

Desde 2007, los numerosos debates que se han celebrado en las diversas instancias encargadas de la seguridad de los programas y los sistemas no han hecho otra cosa que confirmar el consenso alcanzado en torno a las diferentes soluciones elegidas para el proyecto. Dichas instancias, compuestas por representantes de los Estados miembros, son principalmente el grupo de expertos sobre la seguridad de los sistemas europeos del GNSS y el subgrupo de trabajo, específicamente dedicado al PRS, creado por el grupo de expertos.

Cabe recordar que, habida cuenta de su especial importancia, las cuestiones relativas a la utilización del PRS no solo afectan a la seguridad de los sistemas, sino también a la seguridad de los propios Estados miembros. Por tanto, sería política y prácticamente imposible que las soluciones elegidas no fueran objeto de consenso entre los Estados miembros. Asimismo, recurrir a la Acción Común 2004/552/PESC, que se rige por la norma de la unanimidad, está explícitamente previsto en el artículo 11 del proyecto en todos aquellos casos en los que pueda correr un riesgo la seguridad de la Unión Europea o de sus Estados miembros.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

La propuesta de la Comisión tiene como base jurídica el artículo 172 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (antiguo artículo 156 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea). Toma la forma de una propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo, dado que sus destinatarios son únicamente los Estados miembros.

Incluye las siguientes medidas principales:

- principios generales sobre las modalidades de acceso al PRS: el Consejo, la Comisión y los Estados miembros tendrán acceso al PRS de forma ilimitada e ininterrumpida en todas las partes del mundo, y para dar acceso al PRS a las agencias de la Unión Europea, los terceros países y las organizaciones internacionales será necesario celebrar un acuerdo;
- la obligación para los explotadores del PRS de designar una «autoridad responsable del PRS» para gestionar y controlar la fabricación, posesión y utilización de receptores del PRS, y el establecimiento de normas comunes mínimas a las que deban conformarse las autoridades responsables del PRS;
- el establecimiento de las condiciones de fabricación y de protección de los receptores del PRS;
- disposiciones sobre el control de las exportaciones, las estaciones de control repartidas por el mundo y la aplicación de acciones comunes en el marco del «segundo pilar».

En definitiva, incluso si el texto puede tener consecuencias sobre la política exterior y de seguridad común, deberá adoptarse en el marco de los procedimientos previstos por el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en aplicación de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia resultante de la sentencia de 20 de mayo de 2008, Comisión de las Comunidades Europeas / Consejo de la Unión Europea (C-91/05), denominada «armas ligeras».

4. IMPLICACIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta de la Comisión no tiene ninguna incidencia directa en el presupuesto de la Unión Europea; en particular, no compromete a la UE en ninguna nueva política, y los distintos órganos de control europeos a los que se refiere ya han sido establecidos por otros actos.

5. INFORMACIÓN ADICIONAL

El PRS es un servicio que incluye varias aplicaciones que pueden presentar una gran importancia en el plano político y estratégico. Sin embargo, la propuesta de la Comisión no se dirige a regular las propias aplicaciones potenciales del PRS, sino las modalidades de acceso a dicho servicio. Así pues, tiene un carácter mucho más técnico que político.

2010/0282 (COD)

PROPUESTA DE DECISIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVA A LAS MODALIDADES DE ACCESO AL SERVICIO PÚBLICO REGULADO OFRECIDO POR EL SISTEMA MUNDIAL DE RADIONAVEGACIÓN POR SATÉLITE RESULTANTE DEL PROGRAMA GALILEO

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 172,

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 Europeo⁵,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁶,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (CE) n° 683/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, sobre la continuidad de los programas europeos de radionavegación por satélite (EGNOS y Galileo)⁷, dispone en su anexo que los objetivos específicos del programa Galileo consisten en permitir que puedan utilizarse las señales emitidas por el sistema para ofrecer un servicio público regulado (en lo sucesivo, «PRS») reservado a los usuarios autorizados por los gobiernos, para las aplicaciones sensibles que requieren una gran continuidad de servicio.

(2) El Consejo de Transportes, en las conclusiones que adoptó en su reunión de 12 de octubre de 2006, solicitó a la Comisión que prosiguiese activamente sus trabajos sobre la elaboración de la política de acceso al PRS, sobre todo para poder definir las condiciones en las que los Estados miembros podrán organizar y gestionar sus grupos de usuarios, sobre la base de los trabajos previos ya ultimados, y que presente sus propuestas a tiempo para que el Consejo pueda debatirlas y aprobarlas. En esas mismas conclusiones, el Consejo de Transportes recordó que la utilización del PRS por los Estados miembros debe ser optativa y que el conjunto de los costes de explotación de dicho servicio correrán a cargo de los usuarios sobre una base no mercantil.

(3) El Consejo ha indicado en varias ocasiones que el sistema derivado del programa Galileo es un sistema civil bajo control civil, es decir, creado sobre la base de normas civiles a partir de exigencias civiles y bajo el control de las instituciones de la Unión.

(4) De los diferentes servicios ofrecidos por los sistemas europeos de radionavegación por satélite, el PRS

5. DO C [...] de [...], p. [...].

6. DO C [...] de [...], p. [...].

7. DO L 196 de 24.7.2008, p. 1.

es el más protegido y el más importante. En beneficio de sus explotadores, debe garantizar una continuidad de servicio aun en las peores situaciones de crisis. Las consecuencias de una infracción a las normas de seguridad cuando se utilice este servicio no se limitarán al usuario afectado, sino que se extenderán potencialmente a otros usuarios. Por consiguiente, la utilización y la gestión del PRS apelan a la responsabilidad común de los Estados miembros en defensa de la seguridad de la Unión Europea y de su propia seguridad. En ese contexto, el acceso al PRS debe limitarse estrictamente a determinadas categorías de usuarios que serán objeto de un control permanente.

(5) Procede, por tanto, definir las modalidades de acceso al PRS y sus normas de gestión, precisando en especial los principios generales relativos a dicho acceso, las funciones de las diferentes entidades de gestión y control, las condiciones relativas a la fabricación y a la seguridad de los receptores y el régimen de control de las exportaciones.

(6) En lo que se refiere a los principios generales del acceso al PRS, el propio objeto de este servicio, así como sus características, imponen que su utilización esté estrictamente reservada al Consejo, a la Comisión, a los Estados, a las agencias de la Unión y a las organizaciones internacionales debidamente autorizadas; el Consejo, la Comisión y los Estados miembros podrán acceder a él a discreción y de manera ilimitada e ininterrumpida en todas las partes del mundo. Además, cada Estado miembro debe poder decidir de forma soberana los usuarios del PRS autorizados y las utilizaciones que se deriven, incluidas las relativas a la seguridad, con arreglo a unas normas mínimas de seguridad.

(7) Asimismo, para fomentar la utilización a escala mundial de la tecnología europea para las aplicaciones gubernamentales protegidas en materia de radionavegación por satélite, conviene prever las condiciones en las que determinados terceros países y organizaciones internacionales podrían recurrir al PRS, sabiendo que lo primordial es el respeto de los requisitos de seguridad.

(8) De manera general, la Unión y sus Estados miembros deben hacer todo lo posible para garantizar la seguridad y la protección del sistema resultante del programa Galileo y de las tecnologías y equipos del PRS para evitar que personas físicas o jurídicas no autorizadas puedan utilizar las señales emitidas para el PRS y para impedir una utilización del PRS que les resulte hostil.

(9) Es importante que los Estados miembros establezcan normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones a lo dispuesto en la presente Decisión y que garanticen su aplicación. Las sanciones establecidas deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

(10) Cuando se trate de las entidades de gestión y control, la solución consistente en que cada explotador designe una «autoridad responsable del PRS» para gestionar y controlar a sus usuarios es la mejor, porque garantiza una gestión eficaz de la utilización del PRS y al mismo tiempo facilita las relaciones entre los diferentes actores encargados de la seguridad y asegura un

control permanente de los usuarios, sobre todo de los usuarios nacionales, respetando unas normas comunes mínimas. Cabe observar que una autoridad responsable del PRS no tiene porque estar vinculada a un Estado miembro concreto y que varios explotadores diferentes pueden designar una misma autoridad responsable del PRS.

(11) Además, uno de los cometidos del centro de seguridad contemplado en el artículo 16, letra a), inciso ii), del Reglamento (CE) nº 683/2008 debe consistir en garantizar la interfaz técnica entre los diferentes actores encargados de la seguridad del PRS.

(12) El Consejo también ha de desempeñar un papel en la gestión del PRS, por una parte aplicando la Acción Común 2004/552/PESC del Consejo, de 12 de julio de 2004, sobre los aspectos del funcionamiento del sistema europeo de radionavegación por satélite que afecten a la seguridad de la Unión Europea⁸, y, por otra parte, aprobando unos acuerdos internacionales que autoricen el acceso al PRS a un tercer país o a una organización internacional.

(13) Cuando se trate de la fabricación y la protección de los receptores, los requisitos de seguridad hacen que esta labor no pueda confiarse más que a un Estado miembro que utilice el PRS o a empresas establecidas en el territorio de un Estado miembro que utilice el PRS. Además, la entidad que fabrique receptores debe haber sido debidamente autorizada con antelación por la Agencia Europea del GNSS creada por el Reglamento (CE) nº xxx/2010⁹ y ajustarse a las normas definidas por la autoridad de homologación instituida en el interior de dicha agencia. Corresponde a las autoridades responsables del PRS controlar permanentemente el respeto tanto de las normas de homologación dictadas por dicha autoridad de homologación como de los requisitos técnicos concretos derivados de las normas comunes mínimas.

(14) En lo que se refiere al control de las exportaciones, es importante restringir las exportaciones de equipos o tecnologías relativos a la utilización del PRS fuera de la Unión Europea exclusivamente a los terceros países debidamente autorizados a acceder al PRS con arreglo a un acuerdo internacional suscrito por la Unión.

(15) Es conveniente habilitar a la Comisión para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a fin de, por una parte, definir las reglas de protección de la información clasificada referente al PRS y, por otra, poder modificar las normas comunes mínimas.

(16) Dado que el objetivo de la presente Decisión, a saber, definir las modalidades según las cuales los Estados, el Consejo, la Comisión, las agencias de la Unión y las organizaciones internacionales pueden tener acceso al PRS, no puede realizarse de forma suficiente por los Estados miembros y puede, a causa de las dimensiones de la acción, realizarse mejor a escala de la Unión, esta podrá tomar medidas de conformidad con el principio de subsidiaridad consagrado en el artículo 5 del Tratado

de la Unión Europea. Asimismo, con arreglo al principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Decisión no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

ARTÍCULO I. OBJETO

La presente Decisión define las modalidades en las cuales los Estados, el Consejo, la Comisión, las agencias de la Unión y las organizaciones internacionales pueden tener acceso al servicio público regulado (en lo sucesivo, «PRS») ofrecido por el sistema mundial de radionavegación por satélite (GNSS) resultante del programa Galileo.

ARTÍCULO 2. PRINCIPIOS GENERALES EN MATERIA DE ACCESO AL PRS

1. Los explotadores del PRS serán el Consejo, la Comisión y los Estados miembros, así como las agencias de la Unión, los terceros países y las organizaciones internacionales debidamente autorizados.

2. El Consejo, la Comisión y los Estados miembros tendrán acceso al PRS de forma ilimitada e ininterrumpida en todas las partes del mundo.

3. Corresponde al Consejo, a la Comisión y a cada Estado miembro decidir si recurre al PRS.

4. Los usuarios del PRS serán las personas físicas o jurídicas debidamente autorizadas por los explotadores del PRS a poseer o a utilizar un receptor del PRS.

5. El Consejo y la Comisión decidirán las categorías de sus agentes autorizados a poseer o a utilizar un receptor del PRS con arreglo a las normas comunes mínimas contempladas en el artículo 6, apartado 6. Un Estado miembro que recurra al PRS decidirá soberanamente las categorías de las personas físicas que residan en su territorio y de las personas jurídicas establecidas en su territorio que estarán autorizadas a poseer o a utilizar un receptor del PRS, así como la utilización que se hará del mismo, con arreglo a las normas mínimas contempladas en el artículo 6, apartado 6. Las formas de utilización podrán incluir las vinculadas con la seguridad.

6. Las agencias de la Unión solo podrán recurrir al PRS en el marco previsto por un acuerdo administrativo suscrito con la Comisión y según las modalidades que este establezca.

7. Los terceros países y las organizaciones internacionales solo podrán recurrir al PRS si, a la vez:

– existe un acuerdo de seguridad entre la Unión y el tercer país u organización internacional del que se trate;

– y existe un acuerdo entre la Unión y el tercer país u organización internacional de que se trate, celebrado con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 218 del Tratado de Funcionamiento de la Unión, que establezca las condiciones y modalidades de utilización del PRS por dicho tercer país u organización internacional.

8. DO L 246 de 20.7.2004, p. 30.

9. DO L [...] de [...], p. [...].

ARTÍCULO 3. AUTORIZACIÓN DE ACCESO VINCULADA AL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA

Sin perjuicio del artículo 2, y con el fin de garantizar el buen funcionamiento del sistema, estarán autorizados a tener acceso a la tecnología del PRS y a poseer o utilizar receptores del PRS respetando normas particulares de seguridad definidas por la Comisión y ajustándose estrictamente a las instrucciones que les dicte la Comisión:

- la Comisión, cuando actúe como gestora del programa Galileo;
- los explotadores del sistema resultante del programa Galileo, exclusivamente con el fin de respetar el pliego de condiciones al que deben someterse;
- la Agencia Europea del GNSS, para poder llevar a cabo las tareas que se le confíen;
- la Agencia Espacial Europea, exclusivamente con fines de investigación, desarrollo y despliegue de la infraestructura.

ARTÍCULO 4. PROTECCIÓN DE LA INFORMACIÓN CLASIFICADA

1. Los Estados miembros garantizarán la protección de la información clasificada relativa al PRS.
2. La Comisión definirá, por medio de actos delegados, de conformidad con los artículos 12, 13 y 14, las normas de protección de la información clasificada referente al PRS, en particular la relativa a la necesidad de una persona jurídica o física de tener acceso a información clasificada para poder desempeñar una función o llevar a cabo una tarea. Cada Estado miembro notificará a la Comisión las disposiciones específicas que adopte para la aplicación del presente apartado.
3. Si se pone de manifiesto la divulgación de datos relativos al PRS a terceros no autorizados, la Comisión iniciará una investigación, informará al Consejo y al Parlamento de sus resultados y adoptará las medidas apropiadas para corregir las consecuencias de dicha divulgación irregular.

ARTÍCULO 5. SANCIONES

Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Decisión. Las sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

ARTÍCULO 6. AUTORIDAD RESPONSABLE DEL PRS

1. Todo explotador del PRS que recurra al PRS designará una entidad denominada «autoridad responsable del PRS». Varios explotadores del PRS pueden designar en común una sola autoridad responsable del PRS.
2. El cometido de una autoridad responsable del PRS designada por un Estado será gestionar y controlar la fabricación, posesión y utilización de los receptores del PRS por las personas físicas que residan en el territorio de dicho Estado y por las personas jurídicas establecidas en ese territorio.

3. El cometido de una autoridad responsable del PRS designada por el Consejo, la Comisión, una agencia de la Unión o una organización internacional será gestionar y controlar la posesión y utilización de los receptores del PRS por los agentes respectivos de esas instituciones, agencias y organizaciones.

4. Como explotadora del centro de seguridad contemplado en el artículo 16, letra a), inciso ii), del Reglamento (CE) nº 683/2008 (en lo sucesivo, «el centro de seguridad»), la Agencia Europea del GNSS podrá ser designada autoridad responsable del PRS por un explotador del PRS.

5. La autoridad responsable del PRS reagrupará en categorías de usuarios a quienes dependan de ella y posean y utilicen receptores del PRS. La autoridad responsable del PRS determinará los derechos de acceso al PRS de cada categoría de usuarios.

6. Las autoridades responsables del PRS deberán cumplir unas normas comunes mínimas para la gestión y el control de quienes posean, utilicen o fabriquen receptores del PRS. Dichas normas comunes mínimas figuran en el anexo. La Comisión, por medio de actos delegados, de conformidad con los artículos 12, 13 y 14, podrá modificar total o parcialmente este anexo para tener en cuenta la evolución del programa, sobre todo en el aspecto técnico, y de las necesidades en materia de seguridad.

7. Asistida por los Estados miembros y la Agencia Europea del GNSS, la Comisión garantizará el cumplimiento de las normas comunes mínimas por las autoridades responsables del PRS, en particular efectuando auditorías o inspecciones.

8. Cuando una autoridad responsable del PRS incumpla las normas comunes mínimas, la Comisión podrá exigirle que utilice los medios técnicos de la Agencia Europea del GNSS.

ARTÍCULO 7. COMETIDO DEL CENTRO DE SEGURIDAD

El centro de seguridad garantizará la interfaz técnica entre las autoridades responsables del PRS, el Consejo (que actúa con arreglo a la Acción Común 2004/552/PESC) y los centros de control. Informará a la Comisión de cualquier acontecimiento que pueda afectar al buen funcionamiento del PRS.

ARTÍCULO 8. FABRICACIÓN Y PROTECCIÓN DE LOS RECEPTORES Y MÓDULOS DE SEGURIDAD

1. Todo Estado miembro que recurra al PRS podrá o bien garantizar por sí mismo, o bien confiar a empresas establecidas en el territorio de un Estado miembro que recurra al PRS, la fabricación de receptores del PRS y de los módulos de seguridad asociados. El Consejo o la Comisión podrán confiar a un Estado miembro que recurra al PRS, o a empresas establecidas en el territorio de un Estado miembro que recurra al PRS, la fabricación de receptores del PRS y de los módulos de seguridad asociados.

2. Las entidades mencionadas en el apartado 1, encargadas de fabricar los receptores del PRS y los módulos de

seguridad asociados, no podrán producir estos equipos sin haber sido antes debidamente autorizadas para ello por la autoridad de homologación de la seguridad de los sistemas europeos de radionavegación por satélite establecida dentro de la Agencia Europea del GNSS. Las autorizaciones para fabricar estos equipos tendrán una duración limitada y serán renovables.

3. Las entidades mencionadas en el apartado 1, encargadas de fabricar los receptores del PRS y los módulos de seguridad asociados, deberán ajustarse tanto a las reglas definidas por la autoridad de homologación de la seguridad de los sistemas europeos de radionavegación por satélite establecida dentro de la Agencia Europea del GNSS (que integran sobre todo el principio de la doble evaluación de los módulos de seguridad) como a las normas comunes mínimas contempladas en el artículo 6, apartado 6, en la medida en que afecten a su actividad.

4. Dentro de los límites de su competencia, las autoridades responsables del PRS garantizarán el respeto de las reglas y normas contempladas en el apartado 3.

5. La autoridad de homologación de la seguridad de los sistemas europeos de radionavegación por satélite podrá retirar en todo momento a una entidad mencionada en el apartado 1 la autorización que le había concedido para fabricar los receptores del PRS y los módulos de seguridad asociados si observa un incumplimiento de las medidas establecidas en el apartado 3.

ARTÍCULO 9. CONTROL DE LA EXPORTACIÓN

La exportación de equipos o tecnologías relativos a la utilización del PRS fuera de la Unión, con independencia de que dichos equipos o tecnologías figuren o no en la lista que constituye el anexo I del Reglamento (CE) nº 428/2009 del Consejo, de 5 de mayo de 2009, por el que se establece un régimen comunitario de control de las exportaciones, la transferencia, el corretaje y el tránsito de productos de doble uso¹⁰, solo se autorizará en el marco de los acuerdos contemplados en el artículo 2, apartado 7, o con arreglo a las modalidades de hospedaje y funcionamiento de las estaciones de referencia mencionadas en el artículo 10.

ARTÍCULO 10. ESTACIONES DE REFERENCIA CON EQUIPO DEL PRS

Un tercer país en cuyo territorio se instale una estación de referencia con equipo del PRS y que pertenezca al sistema resultante del programa Galileo no se considerará automáticamente explotador del PRS. La Comisión fijará con dicho tercer país las modalidades de hospedaje y funcionamiento de la estación de referencia con equipo del PRS.

ARTÍCULO 11. APLICABILIDAD DE LA ACCIÓN COMÚN 2004/552/PESC

En todos los casos en los que la ejecución de la presente Decisión pueda afectar a la seguridad de la Unión o de sus Estados miembros, se aplicarán los procedimientos previstos por la Acción Común 2004/552/PESC.

10. DO L 134 de 29.5.2009, p. 1.

ARTÍCULO 12. EJERCICIO DE LA DELEGACIÓN

1. Los poderes para adoptar los actos delegados a los que se refieren los artículos 4 y 6 se otorgan a la Comisión por tiempo indefinido.

2. En cuanto la Comisión Europea adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

3. Los poderes para adoptar actos delegados que se otorguen a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas por los artículos 13 y 14.

ARTÍCULO 13. REVOCACIÓN DE LA DELEGACIÓN

1. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 12 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo.

2. La institución que hubiere iniciado un procedimiento interno para decidir sobre una revocación de la delegación de competencias informará a la otra institución y a la Comisión en un plazo razonable antes de adoptar una decisión definitiva, indicando las competencias delegadas que podrían ser objeto de revocación, así como los motivos de la misma.

3. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto inmediatamente o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados vigentes. Se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

ARTÍCULO 14. OBJECIONES A LOS ACTOS DELEGADOS

1. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán oponerse a un acto delegado en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación. A iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo, este periodo podrá ampliarse un mes.

2. Si, una vez expirado dicho plazo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo han opuesto objeciones al acto delegado, este se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y entrará en vigor en la fecha prevista en sus disposiciones. El acto delegado podrá publicarse en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y entrará en vigor antes de la expiración del plazo, si el Parlamento Europeo y el Consejo hubieren informado conjuntamente a la Comisión de su intención de no formular objeciones.

3. Si el Parlamento Europeo o el Consejo contestan un acto delegado, este no entrará en vigor. La institución que haya contestado el acto delegado deberá exponer sus motivos.

ARTÍCULO 15. ENTRADA EN VIGOR

La presente Decisión entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

ARTÍCULO 16. DESTINATARIOS

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas,

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

N. de la R.: Els annexos d'aquest document i la documentació que l'acompanya poden ésser consultats a l'Arxiu del Parlament.

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell sobre la relació estadística dels transports de mercaderies per carretera

Tram. 295-00052/08

Text presentat

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 14.10.2010
Reg. 74601 / Recepció de la proposta:
Presidència del Parlament, 14.10.2010

ASUNTO: PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE LA RELACIÓN ESTADÍSTICA DE LOS TRANSPORTES DE MERCANCÍAS POR CARRETERA (VERSIÓN REFUNDIDA) [COM (2010) 505 FINAL]

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 24.9.2010

COM (2010) 505 final
2010/0258 (COD)

PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE LA RELACIÓN ESTADÍSTICA DE LOS TRANSPORTES DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

(Versión refundida)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. El 1 de abril de 1987, la Comisión decidió dar instrucciones¹ a sus servicios para que procedieran a la codificación de todos los actos, como máximo tras su décima modificación, subrayando que se trataba de una medida mínima, ya que, debían procurar codificar los textos de su competencia con una periodicidad incluso mayor en aras de la claridad y de la fácil comprensión de sus disposiciones.

2. La Comisión ha iniciado la codificación del Reglamento (CE) n° 1172/98 del Consejo, de 25 de mayo de 1998 sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera². El nuevo Reglamento debía sustituir a los actos que son objeto de la operación de codificación³. La propuesta respetaba en su totalidad el contenido de los textos codificados y se limitaba, por tanto, a reagruparlos realizando en ellos únicamente las modificaciones formales que la propia operación de codificación requiere.

3. Mientras tanto, el Tratado de Lisboa entró en vigor. El artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea permite que el legislador delegue en la Comisión el poder para adoptar actos no legislativos de alcance general que completen o modifiquen determinados elementos no esenciales de un acto legislativo.

4. El Reglamento (CE) n° 1172/98 contiene determinadas disposiciones para las que dicha delegación de poder parece oportuna. Conviene, por tanto, convertir la codificación del Reglamento (CE) n° 1172/98 en una refundición a fin de introducir las modificaciones necesarias.

5. La propuesta de refundición se ha elaborado sobre la base de una consolidación previa del texto del Reglamento (CE) n° 1172/98 y de los actos modificadores, efectuada, en todas las lenguas oficiales, a través del sistema informático de la Oficina de Publicaciones de la Unión Europea. En caso de cambio de numeración de los artículos, la correlación entre los números antiguos y los nuevos se ha hecho constar en una tabla de correspondencia que figura en el Anexo IX del Reglamento refundido.

1. COM(87) 868 PV.

2. Realizada en virtud de la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo - Codificación del acervo comunitario, COM(2001) 645 final.

3. Véase Anexo VIII de la presente propuesta.

↓ 1172/98 (adaptado)

2010/0258 (COD)

PROPUESTA DE REGLAMENTO (CE) DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE LA RELACIÓN ESTADÍSTICA DE LOS TRANSPORTES DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

(Versión refundida)

(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 338, apartado 1,

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 Europeo⁴,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

↓ nuevo

(1) El Reglamento (CE) nº 1172/98 del Consejo, de 25 de mayo de 1998 sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera⁵, ha sido modificado en diversas ocasiones y de forma sustancial⁶. Con ocasión de nuevas modificaciones, conviene, en aras de una mayor claridad, proceder a la refundición de dicho Reglamento.

↓ 1172/98 considerando 1 (adaptado)

(2) Para cumplir las funciones que tiene asignadas en relación con la política común de transportes, la Comisión necesita disponer de estadísticas comparables, fidedignas, sincronizadas, regulares y completas sobre el volumen y la evolución de los transportes de mercancías por carretera efectuados por medio de vehículos matriculados en la Unión Europea, así como sobre el nivel de utilización de los vehículos que realizan dichos transportes.

↓ 1172/98 (adaptado)

(3) Resulta necesario elaborar estadísticas completas tanto para los transportes de mercancías como para los recorridos de los vehículos.

(4) Por consiguiente, procede, en particular, asegurar la descripción del origen y del destino regional de los transportes en el interior de la Unión, sobre las mismas bases que los transportes nacionales, y esta-

4. DO C [...] de [...], p. [...].

5. DO L 163 de 6.6.1998, p. 1.

6. Véase Anexo VIII.

blecer una relación entre los transportes de mercancías y los recorridos de los vehículos, midiendo el grado de utilización de los vehículos que efectúan estos transportes.

(5) Conforme al principio de subsidiariedad, la creación de normas estadísticas comunes que permitan producir información armonizada es una actuación que únicamente se puede llevar a cabo de forma eficaz a nivel de la Unión, y la recogida de datos se llevará a cabo en cada Estado miembro bajo los auspicios de los organismos e instituciones encargados de elaborar las estadísticas oficiales.

↓ 1172/98

(6) El Reglamento (CE) no 223/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2009, relativo a la estadística europea y por el que se deroga el Reglamento (CE, Euratom) nº 1101/2008 relativo a la transmisión a la Oficina Estadística de las Comunidades Europeas de las informaciones amparadas por el secreto estadístico, el Reglamento (CE) nº 322/97 del Consejo sobre la estadística comunitaria y la Decisión 89/382/CEE, Euratom del Consejo por la que se crea un Comité del programa estadístico de las Comunidades Europeas⁷ constituye el marco de referencia para las disposiciones previstas por el presente Reglamento, en particular, las relativas al acceso a las fuentes de datos administrativos, a la relación entre coste y eficacia de los recursos disponibles y al secreto estadístico.

(7) Para efectuar una estimación de la precisión global de los resultados es necesaria la comunicación de datos individuales convertidos en anónimos.

↓ 1172/98 (adaptado)

(8) Es importante garantizar la difusión adecuada de la información estadística.

↓ 399/2009 considerando 1 (adaptado)

(9) Conviene adoptar las medidas necesarias para la aplicación del presente Reglamento con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión⁸.

↓ 399/2009 considerando 4 (adaptado)

⇒ nuevo

(10) Conviene habilitar a la Comisión para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del Tratado en cuanto a la adopción de pueda adaptar las características de la recogida de datos y del contenido de los anexos, y para la adopción de las exigencias mínimas de precisión de los datos esta-

7. DO L 87 de 31.3.2009, p. 164.

8. DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

dísticos comunicados por los Estados miembros y las normas de desarrollo del presente Reglamento, incluidas las medidas para su adaptación al progreso económico y tecnológico. *Dado que estas medidas tienen un alcance general cuyo objeto es modificar elementos no esenciales del Reglamento, deben adoptarse mediante el procedimiento de reglamentación con control establecido en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.*

↓ 1172/98 (adaptado)

Han adoptado el presente Reglamento:

ARTÍCULO 1. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

1. Todos los Estados miembros elaborarán estadísticas para la Unión relativas a los transportes de mercancías por carretera efectuados con vehículos automóviles de transporte de mercancías por carretera y matriculados en dicho Estado miembro, así como sobre los recorridos de estos vehículos.

↓ 1172/98

2. El presente Reglamento se aplicará a los transportes de mercancías por carretera, con excepción de los efectuados por medio de:

a) vehículos automóviles de transporte de mercancías por carretera cuyo peso o dimensiones excedan de los límites normalmente admitidos en los Estados miembros interesados;

b) vehículos agrícolas, vehículos militares y vehículos pertenecientes a administraciones públicas, centrales o locales, con excepción de los vehículos automóviles de transporte de mercancías por carretera que pertenezcan a empresas públicas, en particular a empresas de ferrocarriles.

Cada Estado miembro tendrá además la facultad de excluir del ámbito de aplicación del presente Reglamento los vehículos automóviles de carretera para el transporte de mercancías cuya capacidad de carga o cuyo peso máximo autorizado con carga sea inferior a un determinado límite. Este límite no podrá exceder de 3,5 toneladas de capacidad de carga o de 6 toneladas de peso máximo autorizado para los vehículos automóviles aislados.

ARTÍCULO 2. DEFINICIONES

Para los fines del presente Reglamento se entenderá por:

a) «transportes de mercancías por carretera»: todos los desplazamientos de mercancías efectuados por medio de un vehículo automóvil de transporte de mercancías por carretera;

b) «vehículo automóvil de carretera»: vehículo de carretera provisto de un motor que constituye su único medio de propulsión y que normalmente sirve para el transporte por carretera de personas o mercancías o para remolcar por carretera vehículos utilizados para el transporte de personas o mercancías;

c) «vehículo de transporte de mercancías por carretera»: vehículo de carretera proyectado, exclusiva o principalmente, para el transporte de mercancías (camión, remolque, semirremolque);

d) «vehículo automóvil de transporte de mercancías por carretera»: todo vehículo automóvil de carretera aislado (camión), o combinación de vehículos de transporte por carretera, es decir, tren de carretera (camión con remolque) o vehículo articulado (camión tractor con semirremolque), para el transporte de mercancías;

e) «camión»: vehículo de carretera rígido, proyectado, exclusiva o principalmente, para el transporte de mercancías;

f) «camión tractor»: vehículo automóvil de carretera proyectado exclusiva o principalmente para el remolque de otros vehículos de carretera no autopropulsados (principalmente semirremolques);

g) «remolque»: vehículo de transporte de mercancías por carretera proyectado para ser remolcado por un vehículo automóvil de carretera;

h) «semirremolque»: vehículo de transporte de mercancías por carretera sin eje delantero proyectado de modo que una parte del vehículo y una parte importante de su carga reposan sobre el camión tractor;

i) «vehículo articulado»: camión tractor combinado con un semirremolque;

j) «tren de carretera»: vehículo automóvil de carretera para el transporte de mercancías al que se haya acoplado un remolque.

En esta categoría se incluyen los vehículos articulados con un remolque adicional;

k) «matriculado»: el hecho de estar inscrito en un registro de vehículos de carretera, llevado por un organismo oficial, en un Estado miembro con independencia de que la inscripción coincida o no con la expedición de una placa de matrícula.

En el caso de que el transporte lo realice una combinación de vehículos de carretera, es decir, tren de carretera (camión con remolque) o vehículo articulado (camión tractor con semirremolque), y cuando el vehículo automóvil de carretera (camión o camión tractor) y el remolque o el semirremolque estén matriculados en países diferentes, el país de matriculación del conjunto estará determinado por el del vehículo automóvil de carretera;

l) «capacidad de carga»: peso máximo de mercancías declarado admisible por el organismo competente del país de matriculación del vehículo.

Cuando el vehículo de transporte de mercancías por carretera es un conjunto constituido por un camión con remolque, la capacidad de carga del conjunto es la suma de las capacidades de carga del camión y del remolque;

m) «peso máximo autorizado»: peso total del vehículo (o combinación de vehículos) parado y preparado para circular, incluyendo su carga, declarado admisible por la autoridad competente del país de matriculación del vehículo;

↓ 1172/98 (adaptado)

n) «Eurostat»: el servicio de la Comisión encargado de llevar a cabo las tareas que incumben a dicha institución en el ámbito de la producción de estadísticas de la Unión .

↓ 1172/98

ARTÍCULO 3. RECOGIDA DE DATOS

1. Los Estados miembros recogerán los datos estadísticos relativos a los ámbitos siguientes:

↓ 1172/98 (adaptado)

- a) vehículo;
- b) recorrido;
- c) mercancía.

2. En los anexos I a VII del presente Reglamento figuran las variables estadísticas de cada ámbito, su definición y los niveles de las nomenclaturas utilizadas para su desglose.

↓ 1172/98

3. Al establecer el método que habrá de emplearse para la relación de los datos estadísticos, los Estados miembros se abstendrán de establecer trámite alguno durante el cruce de fronteras entre los Estados miembros.

↓ 399/2009 art. 1, apartado 1

⇒ nuevo

4. La Comisión ⇒ adoptará los actos delegados con arreglo al artículo 8 a fin de adoptar ⇐ las características de la recogida de datos y el contenido de los anexos I a VII. *Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 8, apartado 3.*

↓ 399/2009 art. 1, apartado 2

⇒ nuevo

ARTÍCULO 4. PRECISIÓN DE LOS RESULTADOS

Los métodos de recogida y tratamiento de los datos deberán haber sido diseñados de forma que los datos estadísticos comunicados por los Estados miembros cumplan las exigencias mínimas de precisión que tengan en cuenta las características estructurales del transporte por carretera de los Estados miembros. La Comisión ⇒ adoptará los actos delegados con arreglo al artículo 8 a fin de adoptar ⇐ las exigencias de precisión. *Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, completándolo, se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 8, apartado 3.*

↓ 1172/98

ARTÍCULO 5. TRANSMISIÓN DE LA INFORMACIÓN A EUROSTAT

1. Los Estados miembros transmitirán trimestralmente a Eurostat los datos individuales debidamente verificados correspondientes a las variables mencionadas en el artículo 3 y enumeradas en el anexo I, sin indicación del nombre, domicilio ni número de matrícula.

Esta transmisión comprenderá, en su caso, los datos relativos a trimestres anteriores cuyos datos comunicados eran provisionales.

↓ 399/2009 art. 1, apartado 3

2. Las modalidades de transmisión de los datos contemplados en el apartado 1, incluidas, en su caso, las tablas estadísticas basadas en dichos datos, se fijarán con arreglo al procedimiento de gestión previsto en el artículo 8, apartado 2.

↓ 1172/98

3. El plazo de transmisión será de cinco meses desde la fecha en que finalice cada trimestre de observación.

La primera transmisión abarcará el primer trimestre del año 1999.

↓ 399/2009 art. 1, apartado 4 (adaptado)

ARTÍCULO 6. DIFUSIÓN DE LOS RESULTADOS

Las disposiciones sobre difusión de los resultados estadísticos relativos a los transportes de mercancías por carretera, incluidos la estructura y el contenido de los resultados que se hayan de difundir, se definirán de conformidad con el procedimiento de gestión contemplado en el artículo 11, apartado 2.

↓ 1172/98

ARTÍCULO 7. INFORMES

1. Los Estados miembros presentarán a Eurostat, a más tardar en el momento de la transmisión de las primeras informaciones trimestrales, un informe sobre los métodos utilizados para la relación.

Los Estados miembros comunicarán, asimismo, a Eurostat cualquier modificación sustancial que se produzca en los métodos de recogida utilizados.

2. Los Estados miembros comunicarán anualmente a Eurostat información sobre el tamaño de las muestras, los porcentajes de falta de respuesta y, en forma de desviación típica o intervalo de confianza, sobre la fiabilidad de los principales resultados.

↴ nuevo

ARTÍCULO 8. EJERCICIO DE LA DELEGACIÓN

1. Se confiere a la Comisión el poder para adoptar los actos contemplados en el presente Reglamento con una duración indeterminada.
2. Una vez que la Comisión haya adoptado un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
3. El poder conferido a la Comisión para la adopción de actos delegados estará sujeto a las condiciones que se establecen en los artículos 9 y 10.

ARTÍCULO 9. REVOCACIÓN DE LA DELEGACIÓN

1. La delegación de poder contemplada en el artículo 8 puede ser revocada por el Parlamento Europeo o el Consejo.
2. La institución que haya iniciado el procedimiento interno a fin de decidir de la revocación del poder se esforzará en informar al otro legislador y a la Comisión, a más tardar un mes antes de tomar la decisión final, indicando qué poderes delegados podrían revocarse y en su caso las razones de su revocación.
3. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Producirá efectos inmediatamente o bien en la fecha ulterior que ella especifique. No afectará a la validez de los actos delegados de la Comisión que se encuentren ya en vigor. Se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

ARTÍCULO 10. OBJECIONES A LOS ACTOS DELEGADOS

1. El Parlamento Europeo y el Consejo podrán formular objeciones respecto de los actos delegados en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación. A iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo, dicho plazo se prolongará un mes.
2. Si, una vez expirado dicho plazo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo han formulado objeciones respecto del acto delegado, o si, antes de dicha fecha, tanto el Parlamento Europeo como el Consejo han informado a la Comisión de su intención de no formular objeciones, el acto delegado entrará en vigor en la fecha prevista en sus disposiciones.
3. Si el Parlamento Europeo o el Consejo formulan objeciones respecto del acto delegado, éste no entrará en vigor. La institución que formule las objeciones respecto del acto delegado expondrá sus motivos.

↴ 399/2009 art. 1, apartado 6 (adaptado)

ARTÍCULO 11. PROCEDIMIENTO DE COMITÉ

1. La Comisión estará asistida por el Comité del Sistema Estadístico Europeo , creado en virtud del artículo 7 del Reglamento (CE) n° 223/2009 .
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 4 y 7 de la

Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 4, apartado 3, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, el artículo 5 bis, apartado 5, letra a), y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

↓

ARTÍCULO 12. DEROGACIÓN

Queda derogado el Reglamento (CE) n° 1172/98.

Las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al presente Reglamento y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el Anexo IX.

↴ 1172/98

ARTÍCULO 13. ENTRADA EN VIGOR

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Hecho en [...], el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

N. de la R.: Els annexos d'aquest document i la documentació que l'acompanya poden ésser consultats a l'Arxiu

4. INFORMACIÓ

4.70. COMUNICACIONS DEL PRESIDENT DE LA GENERALITAT I COMUNICACIONS DEL GOVERN I D'ALTRES ÒRGANS

4.70.01. COMPOSICIÓ DEL GOVERN, DELEGACIONS DE FUNCIONS I ENCÀRRECS DE DESPATX

Suplència en l'exercici de les funcions del vicepresident del Govern pel conseller d'Interior, Relacions Institucionals i Participació

Tram. 330-00174/08

Presentació

President de la Generalitat

Reg. 74596 / Coneixement: 11.10.2010

Molt Honorable senyor Ernest Benach i Pascual
President del Parlament de Catalunya

Benvolgut President,

De conformitat amb el que estableix l'article 15.4 de la Llei 13/2008, de 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern, em plau donar-vos compte que durant l'absència del vicepresident del Govern, des del 8 al 9 d'octubre de 2010, n'exercirà la suplència el conseller d'Interior, Relacions Institucionals i Participació.

Cordialment,

Barcelona, 5 d'octubre de 2010

José Montilla i Aguilera
President de la Generalitat de Catalunya

N. de la R.: El Decret 138/2010, de 5 d'octubre, d'encàrrec del despatx del Departament de la Vicepresidència al conseller d'Interior, Relacions Institucionals i Participació des del dia 8 al 9 d'octubre de 2010, ambdós inclosos, és publicat al DOGC 5731, de 8 d'octubre de 2010.
