



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 5 de junio de 2018  
(OR. en)

9716/18

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2018/0220 (COD)**

---

---

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

## **PROPUESTA**

---

De: secretario general de la Comisión Europea,  
firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director

Fecha de recepción: 4 de junio de 2018

A: D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la  
Unión Europea

---

N.º doc. Ción.: COM(2018) 397 final

---

Asunto: Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL  
CONSEJO que complementa la legislación de la UE sobre homologación  
de tipo por lo que respecta a la retirada del Reino Unido de la Unión

---

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2018) 397 final.

Adj.: COM(2018) 397 final



Bruselas, 4.6.2018  
COM(2018) 397 final

2018/0220 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**que complementa la legislación de la UE sobre homologación de tipo por lo que respecta  
a la retirada del Reino Unido de la Unión**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **• Razones y objetivos de la propuesta**

El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido presentó la notificación de su intención de retirarse de la Unión con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Esto significa que, a menos que el acuerdo de retirada ratificado fije otra fecha, todo el Derecho primario y el Derecho derivado de la Unión dejarán de aplicarse al Reino Unido a partir del 30 de marzo de 2019 (en lo sucesivo, «la fecha de retirada»). El Reino Unido se convertirá entonces en tercer país.

Sin perjuicio de cualquier disposición transitoria contemplada en un posible acuerdo de retirada, a partir de la fecha de retirada dejará de aplicarse al Reino Unido el marco legislativo de la UE que regula la homologación de una serie de productos, en particular:

- la Directiva 2007/46/CE sobre homologación de tipo de vehículos de motor y sus remolques (que se sustituirá por un Reglamento aplicable a partir del 1 de septiembre de 2020);
- el Reglamento (UE) n.º 168/2013 sobre homologación de tipo de los vehículos de dos y tres ruedas y cuatriciclos;
- el Reglamento (UE) n.º 167/2013 sobre homologación de tipo de los vehículos agrícolas y forestales, y
- el Reglamento (UE) n.º 2016/1628 sobre homologación de tipo de los motores para máquinas móviles no de carretera.

Esto también significa que la autoridad de homologación de tipo del Reino Unido dejará de ser una autoridad de homologación de tipo UE y no podrá ejercer ninguna de las facultades ni cumplir ninguna de las obligaciones propias de las autoridades de homologación de tipo con arreglo a la legislación de la UE. Por lo tanto, y para garantizar que siga cumpliéndose la legislación de la UE y se mantenga el acceso al mercado de la Unión, aquellos fabricantes que hayan obtenido homologaciones en el Reino Unido deberán obtener nuevas homologaciones de las autoridades de homologación de los veintisiete Estados miembros de la UE.

Aunque el marco jurídico que se aplica a estos productos establece requisitos de procedimiento que armonizan cómo se concede la homologación de tipo en toda la UE, una serie de salvaguardias plantearán dificultades a los fabricantes a la hora de tomar las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de la normativa y la continuidad de las actividades cuando el acervo de la UE deje de aplicarse al Reino Unido.

Así, por ejemplo, el sistema de homologación de tipo UE permite a los fabricantes escoger libremente la autoridad competente a la que presentar sus solicitudes de homologación de tipo. En cambio, no se permite cambiar de autoridad una vez concedida la homologación, y una autoridad no puede modificar la homologación expedida por otra. Del mismo modo, la normativa sobre homologación de tipo establece que las autoridades responsables solo pueden aceptar informes de ensayo de los servicios técnicos designados y notificados a la Comisión por el Estado miembro al que pertenecen. Además, es un principio fundamental del sistema de homologación de tipo que un producto solo puede homologarse según los requisitos sobre homologación de nuevos tipos (a diferencia del caso de los nuevos vehículos) que estén vigentes en el momento de concederse la homologación. Por último, una vez que la autoridad

de homologación de tipo del Reino Unido haya dejado de ser autoridad de homologación de tipo UE, ya no podrá garantizar la conformidad de producción y la conformidad en circulación de los productos que ya estén en circulación. También se necesita una autoridad de homologación de tipo que sea responsable de recuperar los productos que no cumplan los requisitos de seguridad o medio ambiente.

Estos problemas redundan en una gran incertidumbre jurídica para los fabricantes con homologaciones del Reino Unido. La presente propuesta busca resolverlos modificando temporalmente y de manera muy detallada las normas vigentes a fin de permitir a los fabricantes afectados obtener nuevas homologaciones de los veintisiete Estados miembros que sustituyan a sus homologaciones de tipo del Reino Unido. La propuesta:

- permite explícitamente a los fabricantes afectados solicitar a las autoridades de homologación de tipo de los veintisiete Estados miembros nuevas homologaciones para tipos existentes;
- autoriza a no repetir los ensayos en los que se basan las homologaciones de tipo del Reino Unido debido a que el servicio técnico no fuera designado y notificado previamente por la autoridad homologación de tipo de uno de los veintisiete Estados miembros;
- establece que estas homologaciones solo se concederán si se cumplen los requisitos aplicables a nuevos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, y no los aplicables a nuevos tipos;
- propone ayudar a identificar nuevas autoridades de homologación de tipo de productos ya presentes en el mercado antes de la retirada para así evitar que no haya autoridad alguna responsable de efectuar controles de la conformidad en circulación o de expedir una posible orden de recuperación en el futuro.

Las disposiciones de la propuesta no rebajarán los requisitos sobre seguridad o eficacia medioambiental de los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes. La iniciativa no dará a los fabricantes con homologaciones de tipo británicas ninguna ventaja con respecto a los fabricantes con homologaciones de los veintisiete Estados miembros de la UE. La iniciativa se limitará a permitir que los fabricantes sigan fabricando sus productos de manera acorde con los requisitos legales aplicables y sin interrumpir su producción, con el consiguiente impacto social y económico. Al facilitar al fabricante el cumplimiento de la normativa europea, la iniciativa también garantizará la protección de consumidores y ciudadanos.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente propuesta solo tendrá carácter de *lex specialis* con respecto a los cuatro actos enumerados en su ámbito de aplicación en la medida en que se aparta de ellos; por lo demás, seguirán siendo de aplicación las disposiciones generales de dichos actos. Por tanto, la propuesta es plenamente coherente con la legislación vigente.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta es plenamente coherente con el mandato del Consejo para las negociaciones con el Reino Unido sobre su retirada de la Unión.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

- **Base jurídica**

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

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

La propuesta complementa cuatro actos de la Unión y modificará su contenido. Esto solo puede conseguirse a través de medidas de la Unión, y no de los Estados miembros.

- **Proporcionalidad**

La propuesta es proporcionada, pues introduce la modificación legal necesaria al tiempo que no va más allá de lo preciso para alcanzar el objetivo de permitir que los fabricantes del Reino Unido con homologaciones de tipo cumplan la legislación en esta materia. La propuesta contempla los requisitos jurídicos necesarios para mantener, en la medida de lo posible, condiciones de competencia equitativas entre los fabricantes.

- **Elección del instrumento**

Excepcionalmente, y dado que define normas específicas para abordar una situación muy puntual y específica, el acto no modificará los actos citados, sino que se aplicará como acto independiente durante un periodo limitado. Dado que tres de los actos en cuestión son reglamentos y uno es una directiva (que pronto se sustituirá por un reglamento aplicable a partir del 1 de septiembre de 2020), un reglamento parece ser la única forma adecuada de actuar, ya que permite a los Estados miembros apartarse de las normas por lo demás aplicables. Por otra parte, el reglamento es la disposición que mejor responde a la urgencia del asunto.

## **3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

- **Evaluaciones *ex post* / controles de calidad de la legislación existente**

No aplicable.

- **Consultas con las partes interesadas**

Las dificultades que la retirada del Reino Unido de la UE plantea a la homologación de tipo se han planteado y debatido en varias reuniones con los Estados miembros. También las han puesto de manifiesto a la Comisión los fabricantes y las asociaciones que los representan.

Las partes interesadas han tenido oportunidad de formular sus observaciones sobre la iniciativa a través del portal de la Comisión «Legislar mejor» («Díganos lo que piensa»).

Durante el plazo para comentarios (del 26 de abril de 2018 al 10 de mayo de 2018), quince partes interesadas presentaron sus observaciones: nueve asociaciones europeas de partes interesadas, tres asociaciones del Reino Unido, dos fabricantes y un ciudadano. En general, se agradece la intención de crear mayor seguridad jurídica. Varias observaciones se refieren a cuestiones horizontales y que afectan a todo tipo de productos, a las actuales negociaciones sobre el acuerdo de retirada y a la futura

relación de la Unión con el Reino Unido. Las observaciones se han tenido en cuenta a la hora de elaborar la propuesta.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Sobre los comentarios orales y escritos de los fabricantes y los Estados miembros, véase anteriormente.

Un análisis jurídico de la legislación sobre homologación de tipo en el que se basan dos comunicaciones a las partes interesadas: Orientaciones a las partes interesadas sobre las repercusiones del Brexit en la homologación de tipo de los vehículos de motor, de 8 de febrero de 2018, y Orientaciones a las partes interesadas sobre las repercusiones del Brexit en la homologación de tipo de determinados vehículos y motores, de 28 de marzo de 2018.

- **Evaluación de impacto**

No aplicable.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta no tiene consecuencias para la protección de los derechos fundamentales.

#### **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

No aplicable.

#### **5. OTROS ELEMENTOS**

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

No aplicable.

Propuesta de

## **REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**que complementa la legislación de la UE sobre homologación de tipo por lo que respecta a la retirada del Reino Unido de la Unión**

(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 Europeo,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 29 de marzo de 2017, el Reino Unido presentó la notificación de su intención de retirarse de la Unión con arreglo al artículo 50 del Tratado de la Unión Europea. Esto significa que, a menos que el acuerdo de retirada ratificado contemple otra fecha o el Consejo Europeo, de común acuerdo con el Reino Unido, la fije unánimemente, el Derecho de la Unión dejará de aplicarse al Reino Unido a partir del 30 de marzo de 2019. El Reino Unido se convertirá entonces en tercer país.
- (2) Existe un exhaustivo marco legislativo establecido por la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup>, el Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>2</sup>, el Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>3</sup> y el Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (DO L 261 de 9.10.2007, p. 1).

<sup>2</sup> Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 1).

<sup>3</sup> Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

<sup>4</sup> Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) n.º 167/2013, y por el que se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE (DO L 252 de 16.9.2016, p. 53).

- (3) Estos actos dejan al fabricante la elección de la autoridad de la que obtendrán una homologación de tipo que les permita comercializar sus productos en todos los Estados miembros.
- (4) En ausencia de disposiciones especiales, la retirada del Reino Unido de la Unión tendría por consecuencia que las homologaciones de tipo concedidas anteriormente por la autoridad de homologación de tipo del Reino Unido ya no pudieran garantizar el acceso al mercado de la Unión. Además, hay fabricantes establecidos en Estados miembros distintos del Reino Unido que son titulares de tales homologaciones. Aunque es posible comercializar en la Unión vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes homologados en el Reino Unido hasta que el Derecho de la Unión deje de aplicarse al Reino Unido y en su territorio, es preciso establecer disposiciones especiales para facilitar la comercialización de dichos productos en la Unión después de esa fecha.
- (5) Hoy por hoy, la legislación de la Unión no contempla la posibilidad de homologar nuevamente tipos ya homologados en otros Estados miembros de la Unión. Ahora bien, los fabricantes deben poder seguir fabricando vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes anteriormente basados en homologaciones de tipo concedidas por el Reino Unido y comercializando dichos productos en la Unión. De ahí la necesidad de permitir que los fabricantes obtengan nuevas homologaciones de autoridades de Estados miembros de la Unión distintos del Reino Unido.
- (6) El presente Reglamento también debe garantizar que los fabricantes sigan gozando de la mayor libertad posible a la hora de elegir la nueva autoridad de homologación. En particular, dicha elección por el fabricante no debe depender del consentimiento de la autoridad de homologación de tipo del Reino Unido o de que existan acuerdos entre la autoridad de homologación de tipo del Reino Unido y la nueva autoridad de homologación de tipo.
- (7) Para aportar la necesaria seguridad jurídica a todas las partes interesadas y garantizar condiciones de competencia equitativas para los fabricantes, es preciso establecer de manera transparente igualdad de condiciones en todos los Estados miembros.
- (8) Para permitir la continuidad de la producción y comercialización de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, los requisitos que dichos tipos deben cumplir para recibir la homologación de la autoridad de un Estado miembro de la Unión distinto del Reino Unido deben ser los aplicables a la comercialización de nuevos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, y no los aplicables a nuevos tipos.
- (9) Los requisitos para nuevos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes también son aplicables a los fabricantes titulares de homologaciones de tipo concedidas por Estados miembros distintos del Reino Unido. De ahí que, al fijarse los mismos requisitos para la homologación de tipos conformes al presente Reglamento y para la comercialización de nuevos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, se busque garantizar la igualdad de trato de los fabricantes afectados por la retirada del Reino Unido y los fabricantes titulares de homologaciones de tipo concedidas por Estados miembros distintos del Reino Unido.
- (10) Nada de lo dispuesto en el presente Reglamento debe impedir al fabricante de un vehículo solicitar voluntariamente la homologación en la Unión de un tipo de vehículo anteriormente homologado en el Reino Unido conforme a determinados requisitos aplicables a nuevos tipos de sistemas, componentes o unidades técnicas

independientes cuando por lo demás el tipo de vehículo siga siendo idéntico al homologado en el Reino Unido.

- (11) Las homologaciones solicitadas para tipos completamente nuevos de vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes no deben entrar en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.
- (12) Debe ser posible basar las homologaciones de tipo concedidas con arreglo al presente Reglamento en informes de ensayo ya presentados para obtener homologaciones en el Reino Unido cuando no hayan cambiado los requisitos en los que se basan dichos informes de ensayo. Para permitir dicho uso continuado de los informes de ensayo expedidos por el servicio técnico notificado por el Reino Unido, el presente Reglamento debe contemplar una excepción al requisito de que dicho servicio técnico sea designado por la autoridad que concede la homologación de tipo y notificado a la Comisión. Para contemplar igualmente el momento en el que el Derecho de la Unión haya dejado de aplicarse al Reino Unido y en su territorio, el presente Reglamento también debe prever una excepción a los requisitos específicos sobre designación y notificación de servicios técnicos de terceros países.
- (13) Al mismo tiempo, y dado que deben ser plenamente responsables de las nuevas homologaciones que concedan, las autoridades de homologación de tipo deben tener la facultad de exigir nuevos ensayos de cualquier elemento de la homologación para el que lo consideren oportuno.
- (14) En la medida en que el presente acto no disponga otra cosa, deben seguir aplicándose las normas generales de la Unión en materia de homologación de tipo.
- (15) Debe tenerse presente que el papel atribuido a las autoridades de homologación de tipo no se limita a la producción o comercialización de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, sino que se extiende a lo largo de varios años después de la comercialización de dichos productos. Esto se aplica, en particular, a las obligaciones de conformidad en circulación de los vehículos contemplados en la Directiva 2007/46/CE y a las obligaciones de información sobre reparación y mantenimiento y posibles recuperaciones de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes contempladas en la Directiva 2007/46/CE, el Reglamento (UE) n.º 167/2013, el Reglamento (UE) n.º 168/2013 o el Reglamento (UE) 2016/1628. De ahí que, para garantizar que haya una autoridad responsable en materia de homologación de tipo, sea necesario que la autoridad que concede la homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento también asuma dichas obligaciones con respecto a los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes basados en el mismo tipo y ya comercializados en la Unión sobre la base de la homologación de tipo concedida en el Reino Unido.
- (16) Por los mismos motivos, también es necesario que una autoridad de homologación de tipo de la Unión asuma determinadas obligaciones con respecto a los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes comercializados en la Unión sobre la base de homologaciones de tipo concedidas por el Reino Unido que, o bien ya no sean válidas con arreglo al artículo 17 de la Directiva 2007/46/CE, el artículo 32 del Reglamento (UE) n.º 167/2013, el artículo 37 del Reglamento (UE) n.º 168/2013 o el artículo 30 del Reglamento (UE) 2016/1628, o bien para las cuales no se solicite homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento. Para garantizar que exista una autoridad responsable en materia de homologación de tipo, los fabricantes deben estar obligados a solicitar a la autoridad que homologue tipos previamente homologados en el Reino Unido que asuma las obligaciones en materia

de recuperaciones, información sobre reparación y mantenimiento y controles de la conformidad en circulación con respecto a sus vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes basados en otros tipos y ya comercializados en la Unión. Para limitar el alcance de las obligaciones asumidas por la autoridad de homologación de tipo de la Unión, dichas obligaciones solo deben referirse a productos basados en homologaciones de tipo del Reino Unido concedidas después del 1 de enero de 2008.

- (17) Dado que los Estados miembros no pueden alcanzar suficientemente el objetivo del presente Reglamento, a saber, complementar la Directiva 2007/46/CE, el Reglamento (UE) n.º 167/2013, el Reglamento (UE) n.º 168/2013 y el Reglamento (UE) 2016/1628 mediante normas especiales relativas a la retirada del Reino Unido de la Unión, sino que, debido al alcance y los efectos de dichas normas, el objetivo puede alcanzarse mejor en el ámbito de la Unión, esta puede adoptar medidas con arreglo al principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. Con arreglo al principio de proporcionalidad consagrado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar tal objetivo.
- (18) Para que los fabricantes puedan tomar las medidas necesarias a fin de prepararse sin demora para la retirada del Reino Unido en lo que respecta a la normativa sobre homologación de tipo, el presente Reglamento debe entrar en vigor el tercer día siguiente al de su publicación.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

##### **Objeto**

El presente Reglamento complementa la Directiva 2007/46/CE, el Reglamento (UE) n.º 167/2013, el Reglamento (UE) n.º 168/2013, y el Reglamento (UE) 2016/1628 al establecer disposiciones especiales para la homologación de tipo UE y la comercialización de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes que hayan recibido la homologación de tipo de la autoridad de homologación del Reino Unido antes de la fecha en la que el Derecho de la Unión deje de aplicarse al Reino Unido y en su territorio (en lo sucesivo, «autoridad de homologación de tipo del Reino Unido»).

#### *Artículo 2*

##### **Ámbito de aplicación**

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2007/46/CE, el Reglamento (UE) n.º 167/2013, el Reglamento (UE) n.º 168/2013 o el Reglamento (UE) 2016/1628 y a sus tipos homologados por la autoridad de homologación de tipo del Reino Unido con arreglo a dichos actos o a cualquiera de los actos enumerados en el anexo IV de la Directiva 2007/46/CE o a cualquier acto derogado por los mismos.

2. Se entenderá que las referencias a unidades técnicas independientes con arreglo al presente Reglamento incluyen las referencias a motores con arreglo al Reglamento (UE) 2016/1628.

#### *Artículo 3*

##### **Definiciones**

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «autoridad de homologación de tipo de la Unión»: autoridad de homologación de tipo de un Estado miembro distinto del Reino Unido;
- 2) «homologación de tipo del Reino Unido»: homologación de tipo UE o CE concedida por la autoridad de homologación de tipo del Reino Unido;
- 3) «homologación de tipo de la Unión»: homologación de tipo UE concedida por una autoridad de homologación de tipo de la Unión con arreglo al presente Reglamento.

#### *Artículo 4*

### **Solicitud de homologación de tipo de la Unión**

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 6, apartado 6, de la Directiva 2007/46/CE, en el artículo 21, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 167/2013, en el artículo 26, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 168/2013 y en el artículo 20, apartado 1, del Reglamento (UE) 2016/1628, todo fabricante titular de una homologación de tipo del Reino Unido que no haya perdido su validez con arreglo al artículo 17 de la Directiva 2007/46/CE, al artículo 32 del Reglamento (UE) n.º 167/2013, al artículo 37 del Reglamento (UE) n.º 168/2013 o al artículo 30 del Reglamento (UE) 2016/1628 podrá solicitar a una autoridad de homologación de tipo de la Unión una homologación del mismo tipo antes de la fecha en la que el Derecho de la Unión deje de aplicarse al Reino Unido y en su territorio.

2. Para ser homologado, el tipo debe cumplir, como mínimo, los requisitos para la comercialización, matriculación o puesta en servicio de nuevos vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes vigentes en el momento en el que surta efecto la homologación de tipo de la Unión.

3. Al presentar la solicitud con arreglo al apartado 1, el fabricante estará obligado a abonar tasas adecuadas por cualquier coste resultante del ejercicio de las facultades y el cumplimiento de las obligaciones de la autoridad de homologación de tipo de la Unión en relación con la homologación de tipo de la Unión.

#### *Artículo 5*

### **Condiciones para la concesión de una homologación de tipo de la Unión y sus efectos**

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, en el artículo 9, apartado 1, letra a), y en el artículo 10, apartados 1 y 2, de la Directiva 2007/46/CE, en el artículo 6, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 167/2013, en el artículo 7, apartado 2, y el artículo 18, del Reglamento (UE) n.º 168/2013 y en el artículo 6, apartado 2, del Reglamento (UE) 2016/1628, la autoridad de homologación de tipo de la Unión que haya recibido una solicitud de conformidad con el artículo 4 del presente Reglamento podrá conceder una homologación de tipo de la Unión en relación con un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cuando dicho tipo cumpla, en el momento en que surta efecto la homologación, al menos todos los requisitos aplicables a la comercialización, matriculación o puesta en servicio de nuevos vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes.

2. En la medida en que no sean aplicables nuevos requisitos, y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3, podrá concederse la homologación de tipo de la Unión sobre la base de los mismos informes de ensayo utilizados anteriormente para la concesión de la homologación de tipo del Reino Unido conforme a las disposiciones aplicables y con independencia de que el servicio técnico que expidió el informe de ensayo haya sido o no designado y notificado por el Estado miembro de la homologación de tipo de la Unión con arreglo a la Directiva 2007/46/CE, el Reglamento (UE) n.º 167/2013, el Reglamento (UE) n.º 168/2013 o el Reglamento (UE) 2016/1628, incluso una vez que el Derecho de la Unión deje de aplicarse al Reino Unido y en su territorio.

3. Antes de conceder una homologación de tipo de la Unión, la autoridad de homologación de tipo de la Unión podrá solicitar que se repitan determinados ensayos. En este caso, deberá realizar el ensayo un servicio técnico designado y notificado por el Estado miembro de la autoridad de homologación de tipo de la Unión conforme a la Directiva 2007/46/CE, el Reglamento (UE) n.º 167/2013, el Reglamento (UE) n.º 168/2013 o el Reglamento (UE) 2016/1628.

4. El tipo homologado con arreglo al apartado 1 recibirá un certificado de homologación de tipo UE provisto de un número compuesto por el número distintivo del Estado miembro cuya autoridad de homologación haya concedido la homologación de la Unión y el número del acto aplicable contemplado en el artículo 2, apartado 1. También incluirá el número del último acto modificativo que contenga los requisitos para la homologación de tipo con arreglo a los cuales se haya concedido la homologación de tipo de la Unión. En el caso de los vehículos, el certificado de homologación de tipo y el certificado de conformidad incluirán, en el epígrafe «Observaciones», la mención «Anteriormente homologado como» seguida de la referencia al número del certificado de homologación de tipo recibido tras la homologación de tipo del Reino Unido. En el caso de los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, el certificado de homologación de tipo incluirá la mención «Anteriormente homologado y marcado como» seguida de la referencia al marcado recibido tras la homologación de tipo del Reino Unido.

5. La homologación de tipo de la Unión surtirá efecto en la fecha de su concesión o en la fecha posterior que en ella se determine. La homologación de tipo del Reino Unido dejará de ser válida a más tardar en la fecha en que surta efecto la homologación de tipo de la Unión.

6. Toda homologación de tipo de la Unión se considerará homologación de tipo CE o UE en el sentido de la Directiva 2007/46/CE o de cualquier acto enumerado en el anexo IV de dicha Directiva, en el Reglamento (UE) n.º 167/2013, en el Reglamento (UE) n.º 168/2013 o en el Reglamento (UE) 2016/1628. Seguirán siendo de aplicación todas las disposiciones de dichos actos no derogadas por el presente Reglamento. La autoridad de homologación de tipo de la Unión asumirá plena responsabilidad respecto de las obligaciones derivadas de la homologación de tipo de la Unión.

A partir de la fecha de validez de la homologación de tipo de la Unión, la autoridad de homologación de tipo de la Unión ejercerá todas las facultades y cumplirá todas las obligaciones de la autoridad de homologación de tipo del Reino Unido respecto de todos los

vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes producidos con arreglo a la homologación de tipo del Reino Unido y ya comercializados, matriculados o en servicio en la Unión. Esto no incluirá ninguna responsabilidad por cualquier acción u omisión imputables a la autoridad de homologación de tipo del Reino Unido.

#### *Artículo 6*

#### **Autoridad de homologación de tipo de la Unión responsable de vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes de tipos no homologados con arreglo al presente Reglamento**

1. Al solicitar una homologación de tipo con arreglo al artículo 4, todo fabricante solicitará a la correspondiente autoridad de homologación de tipo de la Unión que se haga cargo de las obligaciones de la autoridad de homologación de tipo del Reino Unido por lo que respecta a los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes comercializados, matriculados o en servicio en la Unión sobre la base de las homologaciones de tipo del Reino Unido que hayan perdido su validez con arreglo al artículo 17 de la Directiva 2007/46/CE, el artículo 32 del Reglamento (UE) n.º 167/2013, el artículo 37 del Reglamento (UE) n.º 168/2013 o el artículo 30 del Reglamento (UE) 2016/1628, o para las que no se solicite homologación de tipo de la Unión con arreglo al artículo 5 del presente Reglamento.

Se cursará dicha solicitud para todos los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes basados en las homologaciones de tipo del Reino Unido que posea el fabricante y se hayan concedido con posterioridad al 1 de enero de 2008, salvo que el fabricante presente a la autoridad de homologación de tipo de la Unión una prueba de que tiene un acuerdo con otra autoridad de homologación de tipo de la Unión que contempla dichos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes.

2. La autoridad de homologación de tipo de la Unión solo concederá una homologación de tipo de la Unión con arreglo al artículo 5 una vez que haya aceptado la solicitud cursada con arreglo al apartado 1 y que el fabricante haya aceptado correr con los costes en los que pueda incurrir la autoridad de homologación de tipo de la Unión al ejercer sus facultades y cumplir sus obligaciones respecto de los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes de que se trate.

3. Una vez se haya aceptado la solicitud contemplada en el apartado 1 y se haya expedido la homologación de tipo de la Unión con arreglo al artículo 5, la autoridad de homologación de tipo de la Unión ejercerá todas las facultades y cumplirá todas las obligaciones de la autoridad de homologación de tipo del Reino Unido respecto de todos los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes fabricados sobre la base de las homologaciones de tipo del Reino Unido contempladas en el apartado 1 por lo que respecta a la recuperación, la información sobre reparación y mantenimiento y los controles de la conformidad en circulación. Esto no incluirá ninguna responsabilidad por cualquier acción u omisión imputables a la autoridad de homologación de tipo del Reino Unido.

4. La autoridad de homologación de tipo de la Unión informará a las autoridades de homologación de tipo de los demás Estados miembros y a la Comisión de los tipos para los cuales haya aceptado hacerse cargo de las obligaciones de la autoridad de homologación de tipo del Reino Unido de conformidad con el apartado 1.

*Artículo 7*

**Entrada en vigor y aplicación**

El presente Reglamento entrará en vigor a los tres días 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 Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*