

ES

ES

ES



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 4.10.2010  
COM(2010) 542 final

2010/0271 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**Reglamento (UE) n° .../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

### 1. 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/CE<sup>1</sup> 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/CE<sup>1</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo («Directiva marco»)
- Directivas:  
93/14/CEE<sup>2</sup> 93/30/CEE<sup>3</sup> 93/33/CEE<sup>4</sup> 93/93/CEE<sup>5</sup> 95/1/CE<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> DO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

<sup>2</sup> DO L 121 de 15.5.1993, p. 1.

<sup>3</sup> DO L 188 de 29.7.1993, p. 1.

<sup>4</sup> DO L 188 de 29.7.1993, p. 32.

<sup>5</sup> DO L 311 de 14.12.1993, p. 76.

<sup>6</sup> DO L 52 de 8.3.1995, p. 1.

97/24/CE<sup>7</sup> 2000/7/CE<sup>8</sup> 2002/51/CE<sup>9</sup> 2009/62/CE<sup>10</sup> 2009/67/CE<sup>11</sup>  
2009/78/CE<sup>12</sup> 2009/79/CE<sup>13</sup> 2009/80/CE<sup>14</sup> 2009/139/CE<sup>15</sup>

La normativa sobre homologación de tipo se aborda en la iniciativa política «CARS 21»<sup>16</sup>. 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 21<sup>17</sup> 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 Comisión<sup>18</sup>. Cualquier posible iniciativa debe adaptarse a esta estrategia.

Con arreglo a la estrategia temática en pro de la calidad del aire<sup>19</sup>, 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 vial<sup>20</sup> 2000-2010. Dicha 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 productos<sup>21</sup>. 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

---

7 DO L 226 de 18.8.1997, p. 1.

8 DO L 106 de 3.5.2000, p. 1.

9 DO L 252 de 20.9.2002, p. 20.

10 DO L 198 de 30.7.2009, p. 20.

11 DO L 222 de 25.8.2009, p. 1.

12 DO L 231 de 3.9.2009, p. 8.

13 DO L 201 de 1.8.2009, p. 29.

14 DO L 202 de 4.8.2009, p. 16.

15 DO L 322 de 9.12.2009, p. 3.

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

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

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

19 <http://ec.europa.eu/environment/archives/cafe/general/keydocs.htm>.

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

21 DO L 218 de 13.8.2008, p. 82.

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 consulta<sup>22</sup> 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.

La Comisión Europea ha acusado recepción de todas las respuestas a la consulta, que se han puesto a disposición pública<sup>23</sup>.

#### *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 Europea<sup>24</sup>.

Finalmente, se celebraron muchas reuniones bilaterales con partes interesadas

---

<sup>22</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2\\_3\\_wheelers/index.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/index.htm).

<sup>23</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2\\_3\\_wheelers/contributions.htm](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/contributions.htm).

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 informe<sup>25</sup>, 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 recomendadas 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 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.

---

<sup>24</sup> [http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg\\_motorcycle&vm=detailed&sb=Title](http://circa.europa.eu/Public/irc/enterprise/automotive/library?l=/mcwg_motorcycle&vm=detailed&sb=Title).

<sup>25</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2\\_3\\_wheelers/results\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/2_3_wheelers/results_report.pdf).

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/CE<sup>1</sup>, 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 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.

Propuesta de

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

### **Reglamento (UE) n° .../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 Europeo<sup>26</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>27</sup>,

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 ruedas<sup>21</sup> 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.

---

<sup>26</sup> DO L [...] de [...], p. [...].

<sup>27</sup> DO L [...] de [...], p. [...].

- (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»<sup>28</sup>, 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»)<sup>29</sup>. 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 CEPE<sup>30</sup> 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 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.

---

<sup>28</sup> COM(2007) 22 final.

<sup>29</sup> DO L 346 de 17.12.1997, p. 78.

<sup>30</sup> <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/wp29pub2002e.pdf>.

- (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 impacto<sup>31</sup>, 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 ruedas<sup>6</sup> 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 productos<sup>32</sup>. 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

---

<sup>31</sup> [... añadir enlace cuando se publique].

<sup>32</sup> DO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

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.
- (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 Comisión<sup>33</sup>, 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

---

<sup>33</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

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 ruedas<sup>34</sup>;
  - 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 ruedas<sup>35</sup>;
  - 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)<sup>36</sup>;
  - 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 ruedas<sup>37</sup>;

---

<sup>34</sup> DO L 322 de 9.12.2009, p. 3.

<sup>35</sup> DO L 202 de 4.8.2009, p. 16.

<sup>36</sup> DO L 201 de 1.8.2009, p. 29.

<sup>37</sup> DO L 231 de 3.9.2009, p. 8.

- 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 ruedas<sup>38</sup>;
- 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 ruedas<sup>39</sup>;
- 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/CE<sup>40</sup>;
- 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 Consejo<sup>41</sup>;
- 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 ruedas<sup>42</sup>;
- Directiva 97/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1997, relativa a determinados elementos y características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas<sup>43</sup>;
- 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 ruedas<sup>44</sup>;
- 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 ruedas<sup>45</sup>;
- 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 ruedas<sup>46</sup>;
- 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 ruedas<sup>47</sup>;

---

<sup>38</sup> DO L 222 de 25.8.2009, p. 1.

<sup>39</sup> DO L 198 de 30.7.2009, p. 20.

<sup>40</sup> DO L 252 de 20.9.2002, p. 20.

<sup>41</sup> DO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

<sup>42</sup> DO L 106 de 3.5.2000, p. 1.

<sup>43</sup> DO L 226 de 18.8.1997, p. 1.

<sup>44</sup> DO L 52 de 8.3.1995, p. 1.

<sup>45</sup> DO L 311 de 14.12.1993, p. 76.

<sup>46</sup> DO L 188 de 29.7.1993, p. 32.

- Directiva 93/14/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, relativa al frenado de los vehículos de motor de dos o tres ruedas<sup>48</sup>.

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 cuadriciclos 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.
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;

---

<sup>47</sup> DO L 188 de 29.7.1993, p. 11.

<sup>48</sup> DO L 121 de 15.5.1993, p. 1.

- 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 Consejo<sup>49</sup>, las máquinas reguladas por las Directivas 2006/42/CE<sup>50</sup> y 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>51</sup>, y los vehículos de motor contemplados por la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>52</sup>;
- 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 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.

---

<sup>49</sup> DO L 171 de 9.7.2003, p. 1.

<sup>50</sup> DO L 157 de 9.6.2006, p. 24.

<sup>51</sup> DO L 59 de 27.2.1998, p. 1.

<sup>52</sup> DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

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 mecánicos, hidráulicos, neumáticos, eléctricos y/o electrónicos.
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 multicomcombustible.
33. «Contaminante»: emisiones de gases de escape de monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) —expresados en equivalente de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>)— partículas (PM) e hidrocarburos (HC), en una proporción de:
  - a) C<sub>1</sub>H<sub>1,85</sub> para la gasolina,
  - b) C<sub>1</sub>H<sub>1,86</sub> 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 n° 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 autopropulsado 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:
- la categoría o la subcategoría;
  - el fabricante;
  - el bastidor, el cuadro, el subcuadro, la base de carrocería o la estructura a los que se adhieren los principales componentes;
  - los principios de funcionamiento de su propulsión;
  - la designación del tipo establecida por el fabricante.
66. «Variante»: designa a los vehículos de un mismo tipo:
- que tengan la misma forma de carrocería (características básicas);
  - 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 motocicleta<sup>53</sup>, 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);

---

<sup>53</sup> Definiciones de las prestaciones correspondientes a las categorías A1 y A2 de la Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción (refundición) (DO L 403 de 30.12.2006, p. 21).

- 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 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 vehículos, 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 información 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 compatibilidad 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 cortocircuitados 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 los 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 será 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 CO<sub>2</sub> (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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 posteriores, 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.

## **CAPITULO 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 homologación 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 adquiriera 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 prescripciones<sup>54</sup>.

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.

---

<sup>54</sup> [http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index\\_en.htm#h2-1](http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/technical-harmonisation/global-harmonisation/index_en.htm#h2-1)

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.
  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 Consejo<sup>55</sup>.
- 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.

---

<sup>55</sup> DO L 138 de 1.6.1999, p. 57.

*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.

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 Consejo<sup>56</sup>.

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

---

<sup>56</sup> DO L 138 de 1.6.1999, p. 57.

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.

## **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 completados, 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) n° 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) n° 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) n° 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) n° 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 automóbiles 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 delgado 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 documental. 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*  
[...]

## ÍNDICE

ANEXO I: Categorías y subcategorías de vehículos

ANEXO II: Lista de requisitos para la homologación de tipo UE de vehículos

ANEXO III: Límites para series cortas

ANEXO IV: Calendario para la aplicación del presente Reglamento con respecto a la homologación de tipo

ANEXO V: Resumen de los ensayos y requisitos en materia medioambiental

ANEXO VI: Valores de los límites de emisiones para la homologación de tipo y la conformidad de la producción

- A) Límites para las emisiones contaminantes
- B) Umbrales de emisiones para los sistemas de diagnóstico a bordo
- C) Límites para las emisiones de evaporación
- D) Límites del nivel sonoro

ANEXO VII: Durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación

ANEXO VIII: Requisitos más exigentes en materia de seguridad funcional

ANEXO IX: Tabla de correspondencias

**ANEXO I**  
**Categorías y tipos de vehículos**

<b>Categoría</b>	<b>Denominación de la categoría</b>	<b>Criterios comunes de clasificación</b>
L1e	Vehículo de motor de dos ruedas ligero	(1) dos ruedas y propulsado por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y (2) cilindrada $\leq 50 \text{ cm}^3$ si un motor de encendido por chispa forma parte de la configuración de la propulsión del vehículo.
<b>Subcategorías</b>	<b>Denominación de las subcategorías</b>	<b>Criterios de subclasificación adicionales:</b>
L1Ae	Ciclo de motor	(3) el objetivo principal es ayudar al pedaleo y el vehículo cuenta con una propulsión auxiliar y (4) velocidad máxima por construcción $\leq 25 \text{ km/h}$ y (5) la potencia de la propulsión auxiliar disminuye progresivamente y finalmente se interrumpe cuando la velocidad del vehículo alcanza los 25 km/h y (6) la propulsión auxiliar tiene una potencia nominal continua máxima <sup>(1)</sup> $\leq 1 \text{ kW}$ y (7) los ciclos de motor de tres ruedas que cumplan los criterios de clasificación específicos adicionales 3), 4), 5) y 6) se clasifican como equivalentes técnicamente a los ciclos de motor de dos ruedas.
L1Be	Ciclomotor de dos ruedas	(3) velocidad máxima por construcción $\leq 25 \text{ km/h}$ y (4) potencia nominal continua máxima <sup>(1)</sup> $\leq 4 \text{ kW}$ .

<b>Categoría</b>	<b>Denominación de la categoría</b>	<b>Criterios comunes de clasificación</b>
L2e	Ciclomotor de tres ruedas	(1) tres ruedas y propulsado por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y (2) cilindrada $\leq 50 \text{ cm}^3$ si un motor de encendido por chispa forma parte de la configuración de la propulsión del vehículo y (3) velocidad máxima por construcción $\leq 45 \text{ km/h}$ y (4) potencia nominal continua máxima <sup>(1)</sup> $\leq 4 \text{ kW}$ .

Nota: remítase a la última página del anexo VIII para un resumen de las notas de los anexos

<b>Categoría</b>	<b>Denominación de la categoría</b>	<b>Criterios comunes de clasificación</b>
L3e <sup>(2)</sup>	Motocicleta de dos ruedas	1) dos ruedas y propulsada por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y 2) cilindrada $\leq 50 \text{ cm}^3$ si un motor de encendido por chispa forma parte de la configuración de la propulsión del vehículo y 3) velocidad máxima por construcción $> 45 \text{ km/h}$ y 4) potencia nominal continua máxima <sup>(1)</sup> $> 4 \text{ kW}$ .
<b>Subcategorías</b>	<b>Denominación de las subcategorías</b>	<b>Criterios de subclasificación adicionales:</b>
L3e - A1	Motocicleta de prestaciones bajas	(5) cilindrada $\leq 125 \text{ cm}^3$ y (6) potencia nominal continua máxima <sup>(1)</sup> $\leq 11 \text{ kW}$ y (7) relación potencia <sup>(1)</sup> / peso $\leq 0,1 \text{ kW/kg}$ .
L3e - A2	Motocicleta de prestaciones medias	(5) potencia nominal continua máxima <sup>(1)</sup> $\leq 35 \text{ kW}$ y (6) relación potencia <sup>(1)</sup> / peso $\leq 0,2 \text{ kW/kg}$ y (7) no derivada de un vehículo equipado de un motor de más del doble de su potencia <sup>(1)</sup> .
L3e - A3	Motocicleta de prestaciones altas	(5) cualquier otro vehículo de categoría L3e que no pueda clasificarse con arreglo a los criterios de prestaciones de las categorías A1 o A2.

<b>Categoría</b>	<b>Denominación de la categoría</b>	<b>Criterios comunes de clasificación</b>
L4e	Motocicleta de dos ruedas con sidecar	(1) el vehículo de motor básico cumple los criterios de clasificación y subclasificación de los vehículos L3e y (2) vehículo de motor básico equipado con un sidecar.

Nota: remítase a la última página del anexo VIII para un resumen de las notas de los anexos

<b>Categoría</b>	<b>Denominación de la categoría</b>	<b>Criterios comunes de clasificación</b>
L5e	Triciclo de motor	(1) tres ruedas y propulsado por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y (2) si un motor de encendido por chispa forma parte de la configuración de la propulsión del vehículo: cilindrada $\leq 50 \text{ cm}^3$ y (3) velocidad máxima por construcción $> 45 \text{ km/h}$ y (4) potencia nominal continua máxima <sup>(1)</sup> $> 4 \text{ kW}$ .
<b>Subcategorías</b>	<b>Denominación de las subcategorías</b>	<b>Criterios de subclasificación adicionales:</b>
L5Ae	Triciclo	(5) triciclo de motor distinto del que cumple los criterios de clasificación específicos de los triciclos comerciales.
L5Be	Triciclo comercial	(5) diseñado y utilizado como vehículo comercial, caracterizado por un habitáculo cerrado para el conductor y los pasajeros, accesible mediante dos o más puertas.
L5Be - U	Triciclo de transporte de mercancías	(6) diseñado exclusivamente para el transporte de mercancías con una plataforma de carga abierta o cerrada, prácticamente uniforme y horizontal, que cumple uno de los criterios siguientes: (1) $\text{longitud}_{\text{plataforma de carga}} \times \text{anchura}_{\text{plataforma de carga}} > 0,3 \times \text{Longitud}_{\text{vehículo}} \times \text{Anchura}_{\text{vehículo}}$ o (2) una superficie de la plataforma de carga equivalente, conforme a la definición anterior, utilizada para instalar máquinas o equipos.
L5Be - P	Triciclo para transporte de pasajeros	(6) equipado con dos, tres o cuatro plazas de asiento para pasajeros, incluida la plaza de asiento del conductor y todas las plazas de asiento equipadas con cinturones.

Categoría	Denominación de la categoría	Criterios comunes de clasificación
L6e	Cuatriciclo ligero	(1) cuatro ruedas y propulsado por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y (2) velocidad máxima por construcción $\leq 45$ km/h y (3) la masa en orden de marcha $\leq 350$ kg, sin incluir: <ol style="list-style-type: none"> <li>la masa de las baterías en el caso de los vehículos de propulsión híbrida o completamente eléctrica, o</li> <li>el peso del sistema para combustible gaseoso, incluidos los depósitos de almacenamiento del combustible gaseoso en el caso de los vehículos monocombustible, bicomcombustible o multicombustible, o</li> <li>el peso de los depósitos de almacenamiento del aire comprimido en caso de propulsión con aire precomprimido.</li> </ol>
Subcategorías	Denominación de las subcategorías	Criterios de subclasificación adicionales:
L6Ae	Cuatriciclo ligero para carretera	(4) vehículo de categoría L6e que no cumple los criterios de clasificación especiales de los vehículos de subcategoría L6Be y (5) potencia nominal continua máxima <sup>(1)</sup> $\leq 4$ kW y (6) cilindrada $\leq 50$ cm <sup>3</sup> si un motor de encendido por chispa forma parte de la configuración de la propulsión del vehículo.
L6Be	Minicoche ligero	(4) habitáculo cerrado para el conductor y los pasajeros, accesible mediante dos o más puertas y (5) potencia nominal continua máxima <sup>(1)</sup> $\leq 6$ kW y (6) cilindrada $\leq 50$ cm <sup>3</sup> si un motor de encendido por chispa forma parte de la configuración de la propulsión del vehículo y (7) $Longitud_{vehículo} \times Anchura_{vehículo} \leq 4,4$ m <sup>2</sup> con una $Anchura_{máxima_{vehículo}} \leq 1,5$ m.
L6Be - U	Minicoche ligero para transporte de mercancías	(8) diseñado exclusivamente para el transporte de mercancías con una plataforma de carga abierta o cerrada, prácticamente uniforme y horizontal, que cumple uno de los criterios siguientes: <ol style="list-style-type: none"> <li><math>longitud_{plataforma\ de\ carga} \times anchura_{plataforma\ de\ carga} &gt; 0,3 \times Longitud_{vehículo} \times Anchura_{vehículo}</math> o</li> <li>una superficie de la plataforma de carga equivalente, conforme a la definición anterior, utilizada para instalar máquinas o equipos.</li> </ol>
L6Be - P	Minicoche ligero para transporte de pasajeros	(8) vehículo diseñado y utilizado principalmente para el transporte de pasajeros, caracterizado por disponer de dos plazas de asiento para pasajeros, incluida la plaza de asiento del conductor, equipadas ambas con cinturones.

Categoría	Denominación de la categoría	Criterios comunes de clasificación
L7e	Cuatriciclo pesado	<p>(1) cuatro ruedas y propulsado por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y</p> <p>(2) velocidad máxima por construcción &gt; 45 km/h y</p> <p>(3) masa en orden de marcha:</p> <p>a) ≤ 400 kg en el caso de transporte de pasajeros;</p> <p>b) ≤ 550 kg en el caso de transporte de mercancías.</p> <p>La masa en orden de marcha no incluye:</p> <p>(1) la masa de las baterías en el caso de los vehículos de propulsión híbrida o completamente eléctrica, o</p> <p>(2) el peso del sistema para combustible gaseoso, incluidos los depósitos de almacenamiento del combustible gaseoso en el caso de los vehículos monocombustible, bicomcombustible o multicomcombustible, o</p> <p>(3) el peso de los depósitos de almacenamiento del aire comprimido en caso de propulsión con aire precomprimido.</p> <p>(4) potencia nominal continua máxima<sup>(1)</sup> ≤ 15 kW.</p>
Subcategorías	Denominación de las subcategorías	Criterios de subclasificación adicionales:
L7Ae	Cuatriciclo pesado para carretera	<p>(5) vehículos de categoría L7e que no cumplen los criterios específicos de los vehículos de subcategoría L7Be y</p> <p>(6) cuentan con una o dos plazas de asiento para pasajeros, incluida la plaza de asiento del conductor.</p>
L7Be	Minicoche pesado	<p>(5) habitáculo cerrado para el conductor y los pasajeros, accesible mediante dos o más puertas y</p> <p>(6) cuentan con dos, tres o cuatro plazas de asiento para pasajeros, incluida la plaza de asiento del conductor.</p>
L7Be - U	Minicoche pesado para transporte de mercancías	<p>(7) diseñado exclusivamente para el transporte de mercancías con una plataforma de carga abierta o cerrada, prácticamente uniforme y horizontal, que cumple uno de los criterios siguientes:</p> <p>a) <math>\text{longitud}_{\text{plataforma de carga}} \times \text{anchura}_{\text{plataforma de carga}} &gt; 0,3 \times \text{Longitud}_{\text{vehículo}} \times \text{Anchura}_{\text{vehículo}}</math> o</p> <p>b) una superficie de la plataforma de carga equivalente, conforme a la definición anterior, utilizada para instalar máquinas o equipos.</p>
L7Be - P	Minicoche pesado para transporte de pasajeros	<p>(7) vehículo diseñado y utilizado principalmente para el transporte de pasajeros, caracterizado por disponer de un máximo de cuatro plazas de asiento para pasajeros, incluida la plaza de asiento del conductor, equipadas todas ellas con cinturones.</p>

## ANEXO II

### Lista de requisitos para la homologación de tipo UE de vehículos

Nº	Artículo	Asunto	Referencia del documento	Categorías de vehículos										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
<b>I</b>	<b>REQUISITOS DE FUNCIONAMIENTO DE LA PROPULSIÓN Y REQUISITOS DE EFICACIA MEDIOAMBIENTAL</b>													
1		Compatibilidad electromagnética (CEM)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	21 y 22	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		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Velocidad máxima por construcción, par máximo y potencia máxima neta del motor		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Procedimientos de ensayo relativos al sonido		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nº	Artículo	Asunto	Referencia del documento	Categorías de vehículos										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
<b>II</b>	<b>REQUISITOS DE SEGURIDAD FUNCIONAL DE LOS VEHÍCULOS</b>													
1	<b>20</b>	Avisadores acústicos		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		Frenado, incluidos los sistemas de frenado antibloqueo y los sistemas de frenado combinado <sup>(3)</sup>		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Seguridad eléctrica		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Ensayos de durabilidad de los sistemas de seguridad funcional												
5		Estructuras de protección delanteras y traseras									X	X	X	X
6		Cristales, limpiaparabrisas y lavaparabrisas, y dispositivos de desempañado y de desescarchado									X		X	X
7		Identificación de los mandos, luces testigo e indicadores		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		Instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa, incluido el encendido y apagado automático del alumbrado		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		Visibilidad trasera		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		Cinturones de seguridad y sus anclajes									X	X	X	X
11		Plazas de asiento (sillines y asientos)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		Maniobrabilidad, propiedades de giro en curva y capacidad de giro		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		Neumáticos		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		Placa relativa a la limitación de la velocidad máxima del vehículo y emplazamiento en el vehículo									X	X	X	X

15		Protección de los ocupantes del vehículo, incluido el acondicionamiento interior, los reposacabezas y las puertas del vehículo									X		X		X
16		Limitación de la velocidad del vehículo por construcción		X	X	X						X	X		
17		Integridad de la estructura del vehículo		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nº	Artículo	Asunto	Referencia del documento	Categorías de vehículos										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
<b>III</b>	<b>REQUISITOS RELATIVOS A LA FABRICACIÓN DEL VEHÍCULO</b>													
1	<b>18 y 19</b>	Medidas contra la manipulación		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		Dispositivos de acoplamiento y de fijación		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Dispositivos de protección contra la utilización no autorizada		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Salientes exteriores		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		Almacenamiento de combustible		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6		Plataformas de carga				X				X		X		X
7		Masas y dimensiones		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		Sistemas de diagnóstico a bordo			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		Dispositivos de retención para pasajeros y apoyapiés		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		Emplazamiento de la placa de matrícula posterior		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11		Información relativa a la reparación y el mantenimiento		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12		Caballetes de apoyo		X	X		X							
13		Inscripciones reglamentarias		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nº	Artículo	Asunto	Referencia del documento	Categorías de vehículos										
				L1Ae	L1Be	L2e	L3e	L4e	L5Ae	L5Be	L6Ae	L6Be	L7Ae	L7Be
IV	<b>REQUISITOS ADMINISTRATIVOS</b>													
1	<b>36</b>	Certificado de conformidad		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	<b>31</b>	Requisitos sobre conformidad de la producción		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	<b>25</b>	Requisitos sobre el expediente del fabricante y la ficha de características		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	<b>37</b>	Requisitos sobre marcado		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5	<b>30</b>	Requisitos sobre autoensayo y ensayos virtuales		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	<b>28</b>	Certificado de homologación de tipo		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	<b>27</b>	Numeración de la homologación de tipo		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	<b>23</b>	Procedimientos de homologación de tipo		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9	<b>60</b>	Sistemas de identificación del motor y del vehículo		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

### **ANEXO III**

#### **Límites para series cortas**

<b>Categoría de vehículo</b>	<b>Denominación de la categoría de vehículo</b>	<b>Series cortas (unidades de cada tipo vendidas, matriculadas y que se pongan en servicio anualmente)</b>
L1Ae	Ciclo de motor	20
L1Be	Ciclomotor de dos ruedas	
L2e	Ciclomotor de tres ruedas	50
L3e	Motocicleta de dos ruedas	
L4e	Motocicleta de dos ruedas con sidecar	100
L5Ae	Triciclo	50
L5Be	Triciclo comercial	100
L6Ae	Cuatriciclo ligero para carretera	20
L6Be	Minicoche ligero	100
L7Ae	Cuatriciclo pesado para carretera	20
L7Be	Minicoche pesado	100

## ANEXO IV

### Calendario para la aplicación del presente Reglamento respecto a la homologación de tipo

Categoría de vehículo	Fase Euro	Fechas de aplicación		
		Nuevos tipos de vehículos Opcionales	Nuevos tipos de vehículos Obligatorias	Tipos de vehículos ya existentes Obligatorias
L1e — L7e	Euro 3 <sup>(4)</sup>	1 de julio de 2013	1 de enero de 2014	1 de enero de 2015
	Euro 4 <sup>(5)</sup>	1 de enero de 2015	1 de enero de 2017	1 de enero de 2018
	Euro 5 <sup>(6)</sup>	1 de enero de 2018 <sup>(7)</sup>	1 de enero de 2020 <sup>(7)</sup>	1 de enero de 2021 <sup>(7)</sup>

Nota: remítase a la última página del anexo VIII para un resumen de las notas de los anexos

## ANEXO V

### Ensayos y requisitos en materia medioambiental

Los vehículos de categoría L pueden recibir la homologación de tipo solo si cumplen los requisitos en materia medioambiental siguientes:

Tipo de ensayo	Descripción	Requisitos: valores límite	Requisitos: procedimientos de ensayo
I	Emisiones medias del tubo de escape tras un arranque en frío	Anexo VI, punto A)	.
II	- Encendido por chispa o híbrido <sup>(8)</sup> equipado con dicho encendido: emisiones de CO al ralentí y al régimen de ralentí aumentado - Encendido por compresión o híbrido con motor de encendido por compresión: ensayo en aceleración libre	Directiva 96/96/CE <sup>(9)</sup> , modificada por la Directiva 2009/40/CE <sup>(10)</sup>	Directiva 96/96/CE, modificada por la Directiva 2009/40/CE
III	Emisiones de gases del cárter	Ninguna emisión, cárter cerrado. Durante su vida útil, ningún vehículo emitirá directamente a la atmósfera ambiente las emisiones del cárter.	
IV	Emisiones de evaporación	Anexo VI, punto C)	
V	Durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación	Anexos VI y VII	
VI	Ensayo de baja temperatura	No procede	No procede
VII	Emisiones de CO <sub>2</sub> / consumo de combustible	Medición y comunicación; no hay valores límite a efectos de homologación de tipo.	
VIII	Sistemas de diagnóstico a bordo (DAB)	Anexo VI, punto B)	
IX	Nivel sonoro	Anexo VI, punto D)	
X	Compatibilidad electromagnética	Reglamento n° 10 de la CEPE <sup>(11)</sup>	Reglamento n° 10 de la CEPE

Nota: remítase a la última página del anexo VIII para un resumen de las notas de los anexos

## ANEXO VI

### Valores de los límites de emisiones de contaminantes, umbrales del DAB y valores de los límites del nivel de sonido para la homologación de tipo y la conformidad de la producción

#### A) Límites para las emisiones del tubo de escape tras un arranque en frío

##### A1) Euro 3<sup>(4)</sup>

Categoría de vehículo	Denominación de la categoría de vehículo	Clase de propulsión	Fase Euro	Masa de monóxido de carbono (CO)	Masa total de hidrocarburos (HCT)	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx)	Masa de las partículas (PM)	Masa combinada del total de hidrocarburos y de óxidos de nitrógeno (HCT + NOx)	Ciclo de ensayo
				L <sub>1</sub> (mg / km)	L <sub>2</sub> (mg / km)	L <sub>3</sub> (mg / km)	L <sub>4</sub> (mg / km)	L <sub>5</sub> (mg / km)	
L1Ae	Ciclo de motor	PI / CI / Híbrido	Euro 3	560	100	130	-	-	Reglamento n° 47 de la CEPE <sup>(12)</sup>
L1Be	Ciclomotor de dos ruedas	PI / CI / Híbrido	Euro 3	1 000	-	-	-	1 200	Reglamento n° 47 de la CEPE
L2e	Ciclomotor de tres ruedas	PI / CI / Híbrido	Euro 3	3 500	-	-	-	1 200	Reglamento n° 47 de la CEPE
L3e <sup>(4)</sup> L4e <sup>(14)</sup> L5Ae L7Ae	- Motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar - Triciclo - Cuatriciclo pesado para carretera	PI, v <sub>máx</sub> < 130 km/h	Euro 3	1 970	560	130	-	-	WMTC, fase 2
		PI, v <sub>máx</sub> ≥ 130 km/h	Euro 3	1 970	250	170	-	-	WMTC, fase 2
		CI / Híbrido	Euro 3	1 000	100	570	100 <sup>(15)</sup>	-	WMTC, fase 2
L5Be	Triciclo comercial	PI	Euro 3	4 000	1 000	250	-	-	Reglamento n° 40 de la CEPE <sup>(13)</sup>
		CI / Híbrido	Euro 3	1 000	150	650	100 <sup>(15)</sup>	-	Reglamento n° 40 de la CEPE
L6Ae L6Be	Cuatriciclo ligero para carretera Minicoche ligero	PI	Euro 3	3 500				1 200	Reglamento n° 47 de la CEPE
		CI / Híbrido	Euro 3	1 000	150	650	100 <sup>(15)</sup>		Reglamento n° 47 de la CEPE
L7Be	Minicoche pesado	PI	Euro 3	4 000	1 000	250	-	-	Reglamento n° 40 de la CEPE
		CI / Híbrido	Euro 3	1 000	150	650	100 <sup>(15)</sup>		Reglamento n° 40 de la CEPE

Nota: remítase a la última página del anexo VIII para un resumen de las notas de los anexos

## A2) Euro 4<sup>(5)</sup>

Categoría de vehículo	Denominación de la categoría de vehículo	Clase de propulsión	Fase Euro	Masa de monóxido de carbono (CO)	Masa total de hidrocarburos (HCT)	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx)	Masa de las partículas (PM)	Ciclo de ensayo
				L <sub>1</sub> (mg / km)	L <sub>2</sub> (mg / km)	L <sub>3</sub> (mg / km)	L <sub>4</sub> (mg / km)	
L1Ae	Ciclo de motor	PI / CI / Híbrido	Euro 4	560	100	70		Reglamento n° 47 de la CEPE
L1Be	Ciclomotor de dos ruedas	PI / CI / Híbrido	Euro 4	1 000	630	170	-	Reglamento n° 47 de la CEPE
L2e	Ciclomotor de tres ruedas	PI / CI / Híbrido	Euro 4	1 900	730	170	-	Reglamento n° 47 de la CEPE
L3e <sup>(5)</sup> L4e <sup>(14)</sup> L5Ae L7Ae	- Motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar	PI, v <sub>máx</sub> < 130 km/h	Euro 4	1 140	380	70	-	WMTC, fase 2
		PI, v <sub>máx</sub> ≥ 130 km/h	Euro 4	1 140	170	90	-	WMTC, fase 2
	- Cuatriciclo pesado para carretera	CI / Híbrido	Euro 4	1 000	100	300	80 <sup>(15)</sup>	WMTC, fase 2
L5Be	Triciclo comercial	PI	Euro 4	2 000	550	250	-	Reglamento n° 40 de la CEPE
		CI / Híbrido	Euro 4	1 000	100	550	80 <sup>(15)</sup>	Reglamento n° 40 de la CEPE
L6Ae L6Be	Cuatriciclo ligero para carretera Minicoche ligero	PI	Euro 4	1 900	730	170		Reglamento n° 47 de la CEPE
		CI / Híbrido	Euro 4	1 000	100	550	80 <sup>(15)</sup>	Reglamento n° 47 de la CEPE
L7Be	Minicoche pesado	PI	Euro 4	2 000	550	250	-	Reglamento n° 40 de la CEPE
		CI / Híbrido	Euro 4	1 000	100	550	80 <sup>(15)</sup>	Reglamento n° 40 de la CEPE

Nota: remítase a la última página del anexo VIII para un resumen de las notas de los anexos

### A3) Euro 5<sup>(6)</sup>

Categoría de vehículo	Denominación de la categoría de vehículo	Clase de propulsión	Fase Euro <sup>(7)</sup>	Masa de monóxido de carbono (CO)	Masa total de hidrocarburos (HCT)	Masa de hidrocarburos no metánicos (HCNM)	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx)	Masa de las partículas (PM)	Ciclo de ensayo
				L <sub>1</sub> (mg / km)	L <sub>2A</sub> (mg / km)	L <sub>2B</sub> (mg / km)	L <sub>3</sub> (mg / km)	L <sub>4</sub> (mg / km)	
L1Ae	Ciclo de motor	PI / CI / Híbrido	Euro 5	500	100	68	60	4,5 <sup>(16)</sup>	WMTC revisado <sup>(17)</sup>
L1Be - L7e <sup>(6)</sup>	Todos los demás vehículos de categoría L	PI	Euro 5 <sup>(6)</sup>	1000	100	68	60	4,5 <sup>(16)</sup>	WMTC revisado
		CI / Híbrido		500	100	68	90	4,5	WMTC revisado

Nota: remítase a la última página del anexo VIII para un resumen de las notas de los anexos

**B) Umbrales de emisiones para los sistemas de diagnóstico a bordo**

**B1) Euro 4<sup>(5)</sup>, DAB fase I.**

Categoría de vehículo	Denominación de la categoría de vehículo	Clase de propulsión	Fase Euro	Masa de monóxido de carbono (CO)	Masa total de hidrocarburos (HCT)	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx)	Ciclo de ensayo
				OT <sub>1</sub> (mg / km)	OT <sub>2</sub> (mg / km)	OT <sub>3</sub> (mg / km)	
L1Be L2e L6Ae	- Ciclomotor de dos ruedas - Ciclomotor de tres ruedas - Cuatriciclo ligero para carretera	PI / CI o Híbrido	Euro 4	3 610	2 690	850	Reglamento n° 47 de la CEPE
L3e <sup>(5)</sup> L4e <sup>(14)</sup>	- Motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar	PI v <sub>máx</sub> < 130 km/h	Euro 4	2 170	1 400	350	WMTC, fase 2
L5Ae	- Triciclo - Cuatriciclo	PI v <sub>máx</sub> ≥ 130 km/h		2 170	630	450	WMTC, fase 2
L7Ae	pesado para carretera	CI o Híbrido		2 170	630	900	WMTC, fase 2

**B2) Euro 5<sup>(6)</sup>, DAB fase I, y<sup>(7)</sup> DAB fase II**

Categoría de vehículo	Denominación de la categoría de vehículo	Clase de propulsión	Fase Euro	Masa de monóxido de carbono (CO)	Masa de hidrocarburos no metánicos (HCNM)	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx)	Masa de las partículas (PM)	Ciclo de ensayo
				OT <sub>1</sub> (mg / km)	OT <sub>2</sub> (mg / km)	OT <sub>3</sub> (mg / km)	OT <sub>4</sub> (mg / km)	
L1Be — L7e <sup>(6)</sup>	Todos los vehículos de categoría L excepto los de categoría L1Ae	PI	Euro 5	1 900	250	300	50	WMTC revisado
		CI o Híbrido	Euro 5	1 900	320	540	50	WMTC revisado

Nota: remítase a la última página del anexo VIII para un resumen de las notas de los anexos

C) Límites para las emisiones de evaporación

C1) Euro 4<sup>(5)</sup>

Categoría de vehículo	Denominación de la categoría de vehículo	Clase de propulsión	Fase Euro	Masa total de hidrocarburos (HCT) (mg / ensayo)	Ciclo de ensayo
L3e <sup>(5)</sup> L4e <sup>(14)</sup>	- Motocicleta de dos ruedas <sup>(20)</sup> con o sin sidecar	PI <sup>(18)</sup>	Euro 5	2 000	SHED
L5Ae	Triciclo	PI <sup>(18)</sup>	Euro 4		
L6Ae	Cuatriciclo ligero para carretera	PI <sup>(18)</sup>	Euro 4		
L7Ae	Cuatriciclo pesado para carretera	PI <sup>(18)</sup>	Euro 4		

C2) Euro 5<sup>(6)</sup>

Clase de vehículo <sup>(19)</sup>	Denominación de la categoría de vehículo	Clase de propulsión	Fase Euro	Ensayo de permeabilidad (mg / m <sup>2</sup> / día)		Masa total de hidrocarburos (HCT) en el ensayo SHED (mg / ensayo)
				Depósito de combustible	Tubos del combustible	Vehículo
L1Ae	Ciclo de motor	PI <sup>(18)</sup>	Euro 5	1 500	15 000	1 500
L1Be	Ciclomotor de dos ruedas		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L2e	Ciclomotor de tres ruedas		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L3e <sup>(6)</sup> L4e <sup>(14)</sup>	Motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar		Euro 6			1 500
L5Ae	Triciclo		Euro 5			1 500
L5Be	Triciclo comercial		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L6Ae	Cuatriciclo ligero para carretera		Euro 5			1 500
L6Be	Minicoche ligero		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7Ae	Cuatriciclo pesado para		Euro 5			1 500

	carretera					
L7Be	Minicoche pesado		Euro 5	1 500	15 000	1 500

Nota: remítase a la última página del anexo VIII para un resumen de las notas de los anexos

**D) Límites del nivel de sonido: Euro 3<sup>(4)</sup>, Euro 4<sup>(5)</sup>, Euro 5<sup>(6)</sup>**

Categoría de vehículo	Denominación de la categoría de vehículo	Nivel de sonido <sup>(21)</sup> para Euro 3 <sup>(4)</sup> (dB[A])	Procedimiento de ensayo <sup>(23)</sup> para Euro 3 <sup>(4)</sup>	Nivel de sonido <sup>(21)</sup> para Euro 4 <sup>(5)</sup> (dB[A])	Procedimiento de ensayo <sup>(23)</sup> para Euro 4 <sup>(5)</sup>	Nivel de sonido <sup>(22)</sup> para Euro 5 <sup>(6)</sup> (dB[A])	Procedimiento de ensayo <sup>(23)</sup> para Euro 5 <sup>(6)</sup>
L1Ae	Ciclo de motor	63	Acto delegado / Reglamento n° 63 de la CEPE	63 <sup>(21)</sup>	Acto delegado / Reglamento n° 63 de la CEPE		Reglamento n° 63 de la CEPE
L1Be	Ciclomotor de dos ruedas $v_{\max} \leq 25$ km/h	66		66			
	Ciclomotor de dos ruedas $v_{\max} \leq 45$ km/h	71		71			
L2e	Ciclomotor de tres ruedas	76	Acto delegado / Reglamento n° 9 de la CEPE	76	Acto delegado / Reglamento n° 9 de la CEPE		Reglamento n° 9 de la CEPE
L3e	Motocicleta de dos ruedas Cilindrada $\leq 80$ cm <sup>3</sup>	75	Acto delegado / Reglamento n° 41 de la CEPE	75	Acto delegado / Reglamento n° 41 de la CEPE		Reglamento n° 41 de la CEPE
	Motocicleta de dos ruedas Cilindrada $> 80$ cm <sup>3</sup> $y \leq 175$ cm <sup>3</sup>	77		77			
	Motocicleta de dos ruedas Cilindrada $> 175$ cm <sup>3</sup>	80		80			
L4e	Motocicleta de dos ruedas con sidecar	80		80			
L5Ae	Triciclo	80	Acto delegado / Reglamento n° 9 de la CEPE	80	Acto delegado / Reglamento n° 9 de la CEPE		Reglamento n° 9 de la CEPE
L5Be	Triciclo comercial	80		80			
L6Ae	Cuatriciclo ligero	80	Acto delegado / Reglamento n° 63 de la CEPE	80	Acto delegado / Reglamento n° 63 de la CEPE		Reglamento n° 63 de la CEPE
L6Be	Minicoche ligero	80	Acto delegado / Reglamento n° 9 de la CEPE	80	Acto delegado / Reglamento n° 9 de la CEPE		Reglamento n° 9 de la CEPE
L7Ae	Cuatriciclo para carretera	80		80			

L7Be	Mínicoche pesado	80		80			
------	------------------	----	--	----	--	--	--

Nota: remítase a la última página del anexo VIII para un resumen de las notas de los anexos

## ANEXO VII

### Durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación

#### A) **Kilometraje correspondiente a la durabilidad de los vehículos de categoría L**

Categoría de vehículo	Denominación de la categoría de vehículo	Kilometraje correspondiente a la durabilidad para Euro 3 <sup>(4)</sup> (km)	Kilometraje correspondiente a la durabilidad para Euro 4 <sup>(5)</sup> (km)	Kilometraje correspondiente a la durabilidad para Euro 5 <sup>(6)</sup> (km) <sup>(7)</sup>
L1Ae	Ciclo de motor	5 000	5 500	6 000
L1Be L2e L6Ae	- Ciclomotor de dos ruedas - Ciclomotor de tres ruedas - Cuatriciclo ligero para carretera	10 000	11 000	12 000
L3e L4e <sup>(14)</sup>  L5e L6Be L7Be	- Motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar ( $v_{\text{máx}} < 130 \text{ km/h}$ ) - Triciclo - Minicoche ligero - Minicoche pesado	18 000	20 000	30 000
L3e L4e <sup>(14)</sup>  L7Ae	Motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar ( $v_{\text{máx}} \geq 130 \text{ km/h}$ )  Cuatriciclo pesado para carretera	30 000	35 000	50 000

#### B) **Factores de deterioro (FD):**

Categoría de vehículo	Denominación de la categoría de vehículo	Euro 3 <sup>(4)</sup> FD (-)				Euro 4 <sup>(5)</sup> FD (-)				Euro 5 <sup>(6)</sup> FD <sup>(7)</sup> (-)							
		CO	HC	NOx	PM	CO	HC	NOx	PM	CO	THC		NMHC		NOx		PM <sup>(24)</sup> <sub>(7)</sub>
											PI	CI <sup>(25)</sup>	PI	CI	PI	CI	CI
L1e — L7e	Todas	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,5	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0

Nota: remítase a la última página del anexo VIII para un resumen de las notas de los anexos

## ANEXO VIII

### Requisitos más exigentes en materia de seguridad funcional

Asunto	Fecha de aplicación	Requisitos
Instalación obligatoria de sistemas avanzados de frenado <sup>(26)</sup>	Cuatro años después de la fecha mencionada en el artículo 82, apartado 2.	a) Las motocicletas nuevas <sup>(27)</sup> de la subcategoría L3e-A1 que sean vendidas, matriculadas y puestas en servicio contarán con un sistema de frenado antibloqueo <sup>(28)</sup> y/o un sistema de frenado combinado <sup>(29)</sup> , a elección del fabricante de los vehículos.  b) Las motocicletas nuevas de las subcategorías L3e-A2 y L3e-A3 que sean vendidas, matriculadas y puestas en servicio contarán con un sistema de frenado antibloqueo.
Seguridad en el giro sobre vías de firme duro	La fecha mencionada en el artículo 82, apartado 2.	Los vehículos de categoría L se fabricarán de tal forma que cada una de las ruedas pueda girar a velocidades distintas en todo momento para permitir realizar giros seguros en vías de firme duro. Si un vehículo de tres o cuatro ruedas cuenta con un diferencial bloqueable, debe estar diseñado para estar normalmente desbloqueado.
Mejora de la visibilidad del vehículo y del conductor mediante el encendido automático del alumbrado <sup>(30)</sup>	La fecha mencionada en el artículo 82, apartado 2.	Para mejorar su visibilidad, los vehículos de categoría L estarán equipados con los elementos siguientes:  a) En el caso de los vehículos L1e: dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa conformes con el Reglamento nº 74, revisión 2, de la CEPE, que exige el encendido automático del sistema de alumbrado.  b) En el caso de los vehículos L3e: a elección del fabricante del vehículo, bien dispositivos de alumbrado y señalización luminosa conformes con el Reglamento nº 53, revisión 2, de la CEPE y sus enmiendas 1 y 2, o bien luces exclusivamente para circulación diurna que se ajusten a lo dispuesto en el Reglamento nº 87, revisión 2, de la CEPE, y sus enmiendas 1 y 2.  c) En el caso de todos los demás vehículos de categoría L: un sistema de alumbrado de encendido automático o, a elección del fabricante, luces exclusivamente para circulación diurna de encendido automático <sup>(31)</sup> .

Nota: remítase a la última página del anexo VIII para un resumen de las notas de los anexos

## **Notas explicativas de los anexos I a VIII**

- (1) Los límites de potencia del anexo I se basan en la potencia nominal continua máxima, independientemente de la configuración de la propulsión del vehículo.
- (2) La subclasificación de un vehículo L3e en función de que su velocidad por construcción sea inferior o igual a 130 km/h o superior a 130 km/h depende de su subclasificación en las clases de funcionamiento de la propulsión A1 (aunque probablemente no alcanzará los 130 km/h), A2 o A3.
- (3) Los sistemas avanzados de frenado solo son obligatorios en los vehículos L3e, conforme a lo dispuesto en el anexo VIII.
- (4) Categoría L3e: Euro 4.
- (5) Categoría L3e: Euro 5.
- (6) Categoría L3e: Euro 6.
- (7) Remítase al artículo 21, apartados 4 y 5.
- (8) Si los motores (híbridos) cuentan con una función de parada y arranque («start/stop»), el fabricante se asegurará de que el motor de combustión esté en funcionamiento al ralentí y al régimen de ralentí aumentado. El vehículo debe ser capaz de realizar el ensayo en aceleración libre para propulsiones que cuenten con un motor de encendido por compresión.
- (9) DO L 282 de 1.11.1996, p. 64.
- (10) DO L 141 de 6.6.2009, p. 12.
- (11) DO L 116 de 8.5.2010, p. 1.
- (12) DO C [...] de [...], p. [...], incluido el pesaje en frío.
- (13) DO C [...] de [...], p. [...].
- (14) Solo la motocicleta básica de dos ruedas en la que va instalado el sidecar debe cumplir los límites de emisiones pertinentes.
- (15) Solo CI, también si, p. ej., un concepto híbrido incluye un motor CI.
- (16) Aplicable solo a motores de inyección directa de gasolina.
- (17) El estudio sobre los efectos medioambientales mencionado en el artículo 21, apartado 4, también evaluará la viabilidad de someter a ensayo relativo a las emisiones a los vehículos de categoría L distintos de los vehículos L3e, L5Ae y L7Ae en un WMTC revisado.
- (18) Motores de encendido por chispa que funcionen con gasolina, mezclas de gasolina o etanol.
- (19) La eficacia en relación con los costes del control de emisiones de evaporación se evaluará en el estudio de efectos medioambientales que se realizará para la Comisión, con arreglo a lo previsto en el artículo 21, apartado 5. En dicho estudio, se evaluará un ensayo de emisiones de evaporación por permeabilidad del depósito y del sistema de alimentación de combustible, que constituye una posible opción eficaz con respecto a los costes, como alternativa al ensayo SHED para los vehículos de la subcategoría que no han sido sometidos aún al ensayo de emisiones de evaporación, mencionado en el artículo 21, apartados 4 y 5.
- (20)  $v_{\text{máx}} \geq 130$  km/h.
- (21) Los vehículos cumplirán los límites enumerados en el anexo VI, punto D), hasta que la UE se adhiera a los Reglamentos n<sup>os</sup> 9, 41 y 63 de la CEPE y adopte dichos Reglamentos en el WP29 de la CEPE y en la UE, incluidos los consiguientes límites de emisiones sonoras equivalentes correspondientes a las fases Euro 3 y

Euro 4. Cuando la UE adopte los Reglamentos n<sup>os</sup> 9, 41 y 63 de la CEPE, estos tendrán carácter obligatorio, incluidos los límites de emisiones sonoras equivalentes recogidos en el anexo VI, punto D), y sustituirán a los procedimientos de ensayo del acto delegado.

- (22) Los límites de emisiones sonoras, por determinar, correspondientes a Euro 5 se modificarán en un acto de codecisión aparte.
- (23) Los procedimientos de ensayo de las emisiones de sonido estarán recogidos en un acto delegado del presente Reglamento y serán sustituidos por los Reglamentos n<sup>os</sup> 9, 41 y 63 de la CEPE.
- (24) Solo en el caso de los motores CI y PI de inyección directa.
- (25) También aplicable a los vehículos híbridos.
- (26) Se entiende por «sistema avanzado de frenado» un sistema de frenado antibloqueo, un sistema de frenado combinado o ambos. Las prestaciones de los sistemas de frenado avanzados se someterán a ensayo con arreglo a los requisitos establecidos en un acto delegado.
- (27) Los vehículos de categoría L4e (motocicletas con sidecar) quedan excluidos de los requisitos a) y b) relativos a la instalación obligatoria de sistemas avanzados de frenado.
- (28) Se entiende por «sistema de frenado antibloqueo» el sistema que detecta el deslizamiento de las ruedas y regula automáticamente la presión que producen las fuerzas de frenado en las ruedas para limitar el deslizamiento de las mismas.
- (29) Se entiende por «sistema de frenado combinado»:
  - a) para los vehículos de las categorías L1e y L3e: un sistema de frenado en el que el accionamiento de un único mando hace funcionar a dos frenos, al menos, de distintas ruedas;
  - b) para los vehículos de la categoría L4e: un sistema de frenado en el que el accionamiento de un único mando hace funcionar los frenos de, al menos, las ruedas delanteras y traseras (si la rueda trasera y la rueda del sidecar son frenadas por el mismo sistema de frenado, se considera a este como el freno trasero);
  - c) para los vehículos de las categorías L2e, L5e, L6e y L7e: un sistema de frenado en el que el accionamiento de un único mando hace funcionar a los frenos de todas las ruedas.
- (30) Se entiende por «de encendido automático» cuando un sistema de encendido se enciende al ponerse en posición de encendido el contacto de encendido o de puesta en marcha y apagado del motor.
- (31) Para permitir que el motor de combustión empiece a funcionar, el sistema de alumbrado podrá ser apagado durante el período de arranque del motor por un período consecutivo máximo de 10 s.

## ANEXO IX

### Tabla de correspondencias<sup>(32)</sup>

<b>Directiva 2002/24/CE</b>	<b>Presente Reglamento</b>
Artículo 1.1, párrafo primero	Artículo 2.1
Artículo 1.1, párrafo segundo	Artículo 2.2
Artículo 1.2.a.i	Artículo 4.2.a.B
Artículo 1.2.a.ii	Artículo 4.2.b
Artículo 1.2.b	Artículo 4.2.c, artículo 4.2.d
Artículo 1.2.2.c	Artículo 4.e
Artículo 1.3.a	Artículo 4.f
Artículo 1.3.a	Artículo 4.g
Artículo 2	Artículo 3
Artículo 3	Artículo 23
Artículo 4.1	Artículo 27.2
Artículo 4.2	Artículo 27.1
Artículo 4.3	Artículo 5.4
Artículo 4.4	=
Artículo 4.5	Artículo 31.1
Artículo 4.6	Artículo 27.3
Artículo 5.1	Artículo 27.10
Artículo 5.2	Artículo 28.2
Artículo 5.3	Artículo 28.1.b
Artículo 6.1	Artículo 27.5
Artículo 6.2, párrafo primero	Artículo 27.7
Artículo 6.2, párrafo segundo	Artículo 27.8
Artículo 7.1, párrafo primero	Artículo 36.1
Artículo 7.1, párrafo segundo	Artículo 36.4
Artículo 7.2	Artículo 36.2
Artículo 7.3	Artículo 36.5
Artículo 7.4	Artículo 37.2

Artículo 7.5	Artículo 59.2, párrafo primero
Artículo 7.6	Artículo 59.2, párrafo segundo
Artículo 8.1	Artículo 37.1
Artículo 8.2, párrafo primero	Artículo 37.2
Artículo 8.2, párrafo segundo	Artículo 37.3

Nota (32): contemplada en el artículo 81

<b>Directiva 2002/24/CE</b>	<b>Presente Reglamento</b>
Artículo 9.1	Artículo 46
Artículo 9.2	Artículo 32.1
Artículo 9.3	Artículo 32.2
Artículo 9.4	Artículo 33
Artículo 9.5	Artículo 34.3
Artículo 10.1	Artículo 31.4
Artículo 10.2	Artículo 51.3
Artículo 10.3	Artículo 35.4
Artículo 10.4	Artículo 51.7
Artículo 11	-
Artículo 12	Artículo 50.1
Artículo 13	-
Artículo 14.1.a	Artículo 5.1
Artículo 14.1.b.i	Artículo 66.9
Artículo 14.1.b.ii	Artículo 64.8
Artículo 14.2, párrafo primero	-
Artículo 14.2, párrafo segundo	Artículo 66.10
Artículo 15.1	Artículo 45
Artículo 15.2	Artículo 47
Artículo 15.3, párrafo primero, a.i	Artículo 40
Artículo 15.3, párrafo primero, a.ii	Artículo 2.2.e
Artículo 15.3, párrafo segundo	-
Artículo 15.3.b, párrafo primero	-
Artículo 15.3.b, párrafo segundo	-
Artículo 15.3.b, párrafo tercero	-
Artículo 15.3.b, párrafo cuarto	-
Artículo 15.4	-

Artículo 16.1, párrafo primero	-
Artículo 16.1, párrafo segundo	-
Artículo 16.2, párrafo primero	-
Artículo 16.2, párrafo segundo	-
Artículo 16.3	Artículo 38
Artículo 17	Artículo 39
Artículo 18.1	Artículo 74.1
Artículo 18.2	Artículo 74.2
Artículo 18.3	-
Artículo 19	Artículo 81
Artículo 20	Artículo 82.2
<b>Directiva 2002/24/CE</b>	<b>Presente Reglamento</b>
Artículo 21	Artículo 79.1
Artículo 22	-
Artículo 23	Artículo 82.1
Artículo 24	-