



Bruselas, 30.3.2023
COM(2023) 178 final

2023/0090 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la homologación y la vigilancia del mercado de las máquinas móviles no de carretera que circulan por vías públicas y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2023) 145 final} - {SWD(2023) 64 final} - {SWD(2023) 65 final} -
{SWD(2023) 66 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La presente propuesta tiene por objeto colmar una laguna en la legislación de la UE relativa a las máquinas móviles no de carretera. Las máquinas móviles no de carretera conforman una amplia categoría de máquinas equipadas con un medio para su propia propulsión. Estas máquinas se utilizan habitualmente en determinados sectores o para usos específicos, por ejemplo, como equipos de construcción, agrícolas, de jardinería, municipales o para la manipulación de materiales. Muchos aspectos técnicos de las máquinas móviles no de carretera están armonizados a nivel de la UE (por ejemplo, seguridad de las máquinas, compatibilidad electromagnética, emisiones sonoras mientras la máquina está en funcionamiento, emisiones de escape, etc.). Además, algunas de esas máquinas han de circular ocasionalmente por la vía pública, principalmente para transportarlas de un lugar de trabajo a otro, y, como consecuencia de ello, también se introducen en el mercado de la Unión con ese fin. Sin embargo, el establecimiento de requisitos, por ejemplo en materia de seguridad, únicamente para la circulación de máquinas móviles en la vía pública sigue siendo competencia exclusiva de los Estados miembros.

La existencia en la actualidad de diferentes regímenes reguladores nacionales genera costes y cargas administrativas adicionales para el sector de las máquinas móviles no de carretera. Un estudio de costes y beneficios realizado por la Comisión Europea en 2019 indicó que el establecimiento de requisitos uniformes a nivel de la UE podría ayudar al sector a ahorrar entre un 18 y un 22 % en costes de cumplimiento. Se espera que, durante un período de diez años, esta propuesta pueda generar un ahorro de hasta 846 millones EUR para todas las partes interesadas. Dado que el coste administrativo se estima en el 4 % del total, se calcula que el **ahorro administrativo** global asciende a **3,38 millones EUR al año**. En particular, la necesidad de cumplir los diversos requisitos nacionales de circulación vial en las fases de diseño, ensayo y fabricación de estas máquinas genera costes adicionales para los fabricantes. La falta de armonización retrasa la introducción de nuevos productos en la UE y constituye un obstáculo de entrada, especialmente para las pequeñas y medianas empresas (pymes). Asimismo, obstaculiza la circulación de máquinas móviles en toda la UE. La finalidad de la presente propuesta es subsanar esta situación estableciendo normas armonizadas para las máquinas móviles no de carretera a fin de reforzar el mercado único, garantizando al mismo tiempo un elevado nivel de seguridad vial.

• Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

Diversos aspectos de las máquinas móviles no de carretera llevan muchos años armonizados a escala de la UE, como los requisitos esenciales de salud y seguridad relativos al diseño y la fabricación de máquinas (Directiva 2006/42/CE)¹, las emisiones contaminantes de las máquinas móviles no de carretera [Reglamento (UE) 2016/1628]², las emisiones sonoras de

¹ Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a las máquinas.

² Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera.

determinados tipos de máquinas (Directiva 2000/14/CE)³ y las perturbaciones electromagnéticas generadas por estas máquinas (Directiva 2014/30/CE)⁴.

La Directiva 2006/42/CE, relativa a las máquinas, es la principal base normativa para la libre circulación de máquinas móviles no de carretera en el mercado único. Exige que las máquinas móviles de este tipo que se introduzcan en el mercado único cumplan los requisitos esenciales de salud y seguridad establecidos en su anexo I. Estos requisitos abarcan aspectos de la función de desplazamiento de las máquinas móviles fuera de la vía pública, como la desaceleración, la parada, el frenado, las plazas de asiento, los sistemas de retención, etc. Sin embargo, los requisitos esenciales de salud y seguridad establecidos en la Directiva relativa a las máquinas solo están diseñados para abordar la seguridad en el trabajo (es decir, cuando la máquina está en funcionamiento), pero no cubren los aspectos de seguridad relacionados con la circulación de estas máquinas en la vía pública⁵.

Numerosos aspectos de la seguridad técnica de los vehículos, incluidos los requisitos para la circulación por carretera, están armonizados a escala de la UE por la legislación sobre homologación de tipo de vehículos, como el Reglamento (UE) 2018/858, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques, o el Reglamento (UE) n.º 167/2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos. Sin embargo, estos actos legislativos no comprenden las máquinas móviles no de carretera automotoras.

La propuesta sigue, en la medida de lo posible, el enfoque y la estructura del marco de la UE para la homologación de tipo de los vehículos de motor [Reglamento (UE) 2018/858]⁶ y los vehículos agrícolas y forestales [Reglamento (UE) n.º 167/2013]⁷, a fin de maximizar la coherencia con la legislación vigente sobre vehículos. Por lo que se refiere a los requisitos técnicos y las disposiciones administrativas, la propuesta se basa estrechamente en el Reglamento (UE) n.º 167/2013. Por otra parte, en cuanto a la vigilancia del mercado, la propuesta sigue disposiciones similares a las incluidas en el Reglamento (UE) 2018/858, que también se basan en el nuevo marco legislativo⁸. Además, en el mismo sentido, introduce un

³ Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre.

⁴ Directiva 2014/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de compatibilidad electromagnética.

⁵ El 21 de abril de 2021, la Comisión adoptó una propuesta de un nuevo Reglamento relativo a las máquinas y sus partes y accesorios para sustituir a la Directiva relativa a las máquinas en vigor. Al igual que la Directiva vigente, el Reglamento propuesto no abarcará los aspectos de seguridad relacionados con la circulación de máquinas móviles en la vía pública. Las negociaciones interinstitucionales sobre la propuesta de Reglamento están en curso. El Reglamento propuesto puede consultarse en: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/45508?locale=es>.

⁶ Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

⁷ Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 1).

⁸ En 2008 se adoptó un nuevo marco legislativo para mejorar el mercado único de bienes y reforzar las condiciones para introducir una amplia gama de productos en el mercado de la UE. Este paquete de medidas tiene por objeto mejorar la vigilancia del mercado e impulsar la calidad de las evaluaciones de la conformidad. También aclara el uso del mercado CE y crea un conjunto de medidas para su uso en la

Foro de Intercambio de Información sobre la Garantía de Cumplimiento para ayudar a las autoridades nacionales a aplicar y hacer cumplir los requisitos del presente Reglamento de manera uniforme en toda la Unión. Con ello se garantizan unas condiciones de competencia equitativas y se evita la aplicación de prácticas divergentes dentro de la Unión.

La propuesta no afecta a la aplicabilidad de otros actos legislativos de la Unión a los que están sujetas las máquinas móviles no de carretera y complementa, entre otros, la legislación de la Unión en los siguientes ámbitos:

- a) los requisitos esenciales de salud y seguridad relativos al diseño y la fabricación de máquinas, como la Directiva 2006/42/CE;
- b) las emisiones contaminantes de las máquinas no de carretera, como el Reglamento (UE) 2016/1628;
- c) las emisiones sonoras, como la Directiva 2000/14/CE;
- d) la compatibilidad electromagnética, como la Directiva 2014/30/UE o la Directiva 2014/53/UE.

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

Esta iniciativa es coherente con los marcos legislativos vigentes de la legislación de armonización de la UE y los complementa, en particular el marco para la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos y el nuevo marco legislativo, tal como se ha mencionado anteriormente.

Asimismo, contribuye a la puesta en práctica de las estrategias de la UE sobre la legislación del mercado único y de la Estrategia Industrial de la UE. Simplificará los requisitos reglamentarios para los fabricantes de máquinas móviles no de carretera en consonancia con la Comunicación de la Comisión titulada «Actualizar y simplificar el acervo comunitario»⁹, en la que se señalaba que el sistema de homologación de tipo de los vehículos de motor era un ámbito prioritario para la simplificación de la legislación comunitaria. En efecto, la presente iniciativa se ocupa de una de las últimas categorías restantes de vehículos que circulan por carretera. La iniciativa también forma parte de los esfuerzos por acelerar la transformación ecológica y digital de la industria de la UE promovidos por la actualización de la Estrategia Industrial de mayo de 2021¹⁰.

Por último, la propuesta contribuye a la consecución del objetivo que se ha marcado la UE de conseguir que las carreteras sean más seguras recogido, en particular, en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión titulado «EU Road Safety Policy Framework 2021-2030. Next steps towards “Vision Zero”» [«Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030. Próximos pasos hacia la “Visión Cero”»],

legislación sobre productos (https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/goods/new-legislative-framework_es).

⁹ Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «Actualizar y simplificar el acervo comunitario», de 11 de febrero de 2003 [COM(2003) 71 final] (<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0071:FIN:es:PDF>).

¹⁰ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «Actualización de la nueva estrategia industrial de 2020: Creación de un mercado único más sólido para la recuperación de Europa» [COM(2021) 350 final] (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=COM:2021:350:FIN>).

documento en inglés]¹¹. La Comisión adoptó este documento de trabajo como parte del paquete «Europa en movimiento» en mayo de 2018. En él se expone qué se está haciendo para llevar a la práctica la política de seguridad vial de la UE.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

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

• Subsidiariedad

La propuesta crea un marco regulador armonizado para las máquinas móviles no de carretera a fin de sustituir, tras un período transitorio, los diferentes regímenes reguladores que existen actualmente en los Estados miembros. Su objetivo es mejorar el funcionamiento del mercado único, garantizando al mismo tiempo un alto nivel de seguridad vial. Los diferentes regímenes reguladores de los Estados miembros han creado discrepancias en el mercado único, suponen una carga económica y administrativa y crean obstáculos a la libre circulación de máquinas móviles no de carretera. La armonización de las normas de seguridad para la circulación por carretera de las máquinas móviles no de carretera y garantizar su libre circulación en lo que respecta a esos aspectos solo puede hacerse a nivel de la UE.

Sin la intervención de la UE, el mercado único seguirá estando fragmentado, lo que propiciará que los requisitos para que las máquinas móviles circulen por carretera difieran cada vez más en los distintos territorios de la UE.

La creación de un marco de homologación de tipo UE para las máquinas móviles y el correspondiente marco de vigilancia del mercado es el único medio para lograr un mercado único más justo y profundo para el sector. La legislación nacional no podría lograr estos resultados en un grado comparable. De hecho, la aplicación de diferentes criterios nacionales crea barreras a la entrada para los fabricantes establecidos en un Estado miembro que desean exportar a otros Estados miembros. Esta situación conlleva que estos fabricantes tengan que adaptar sus productos a los requisitos nacionales específicos de cada Estado miembro y asumir los costes reglamentarios asociados.

• Proporcionalidad

La propuesta se atiene al principio de proporcionalidad, pues no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de asegurar el correcto funcionamiento del mercado único y ofrecer, al mismo tiempo, un elevado nivel de seguridad vial a la ciudadanía.

La propuesta sigue la lógica, con algunas adaptaciones, del marco de homologación de tipo de los vehículos de motor y los vehículos agrícolas y forestales, como se ha mencionado anteriormente. Este marco de referencia ha demostrado su idoneidad para estimular un mercado único de este tipo de vehículos. Puesto que se mantiene un alto grado de similitud entre la propuesta y el marco de homologación de tipo UE para los vehículos de motor, la carga administrativa de la ejecución del acto se verá reducida. En la medida de lo posible, y cuando ha estado debidamente justificado, el marco se ha simplificado para tener en cuenta que varios aspectos de seguridad de estas máquinas ya están regulados por los requisitos

¹¹ Documento de trabajo de los Servicios de la Comisión SWD(2019) 283 final (<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>).

esenciales de salud y seguridad establecidos en el anexo I de la Directiva relativa a las máquinas.

- **Elección del instrumento**

Se considera adecuado y necesario utilizar un reglamento porque este instrumento ofrece garantías sobre la aplicación directa y armonizada de los procedimientos y requisitos establecidos en el presente acto. Con una directiva, que requiere transposición, se corre el riesgo de utilizar recursos considerables de las Administraciones nacionales sin aportar valor añadido en términos de seguridad vial. El carácter técnico y detallado de la armonización, así como la frecuente adaptación al progreso técnico, limitan las posibilidades prácticas de que las Administraciones nacionales se aparten de las disposiciones contempladas en la presente propuesta.

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

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

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

- **Consultas con las partes interesadas**

Durante los últimos años se han venido celebrando numerosas consultas sobre este expediente, a saber:

En 2016, se realizaron encuestas a treinta y cinco partes interesadas para incorporar su contribución a un estudio sobre la armonización en la UE de los requisitos para la circulación por carretera de las máquinas móviles no de carretera¹².

En 2017, se recibieron observaciones sobre la evaluación inicial de impacto¹³ y se organizó un seminario para recabar las opiniones de las autoridades nacionales (Ministerios de Transporte) sobre las posibles opciones de actuación en adelante.

¹² «Study on the EU harmonisation of the requirements for the road circulation of mobile machinery» [«Estudio sobre la armonización en la UE de los requisitos para la circulación por carretera de las máquinas móviles», documento en inglés]. ECORYS, 2016. Disponible en: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/mechanical-engineering/mobile-machinery_en.

¹³ Disponible en: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_es.

En 2018, se organizó un segundo seminario para mantener un debate más profundo sobre la opción de actuación preferida e iniciar el diálogo sobre los requisitos técnicos¹⁴.

En 2019, se realizaron encuestas a noventa partes interesadas para incorporar su contribución a un estudio de costes y beneficios¹⁵, entre mayo y septiembre de 2019 se llevó a cabo una consulta específica destinada a los Estados miembros en las veintitrés lenguas de la UE a través de EU Survey¹⁶ y en diciembre del mismo año se celebró un seminario dirigido a las autoridades de los Estados miembros, los servicios técnicos, los organismos notificados y las organizaciones de partes interesadas de ámbito europeo para compartir los resultados del estudio de costes y beneficios y la consulta específica, y para debatir en mayor profundidad las opciones de actuación, el ámbito de aplicación y los requisitos técnicos¹⁷.

En 2020, se puso en marcha una consulta pública en las veintitrés lenguas de la UE a través de EU Survey a la que se pudo responder durante doce semanas, entre noviembre de 2020 y febrero de 2021¹⁸.

En 2021, se organizó un seminario con todas las principales partes interesadas para compartir las conclusiones más destacadas del proceso de consulta pública y avanzar en las opciones de actuación, el ámbito de aplicación y los requisitos técnicos¹⁹.

En 2022, se organizó un seminario con todas las principales partes interesadas para compartir y recabar opiniones sobre las características más destacadas de la propuesta legislativa para la homologación vial de las máquinas móviles no de carretera que se estaba preparando²⁰.

¹⁴ Los documentos de trabajo están disponibles en la biblioteca del grupo de interés de la plataforma CIRCABC «Nueva iniciativa legislativa. Requisitos de homologación para la circulación por carretera de máquinas móviles no de carretera».

¹⁵ «Cost/benefit analysis study for Impact Assessment on road circulation of Non-road mobile machinery» [«Estudio de análisis de costes y beneficios para la evaluación de impacto sobre la circulación por carretera de máquinas móviles no de carretera», documento en inglés], PPMI, 2019. Disponible en: <https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/c0d598e2-17d8-11ea-8c1f-01aa75ed71a1>.

¹⁶ Documento de trabajo «NRMM-2019.03 MS Targeted Consultation Feedback» [«NRMM-2019.03 Observaciones formuladas en la consulta específica de los Estados miembros», documento en inglés], en el que se resumen las conclusiones de la consulta específica realizada por la Comisión sobre las diferencias entre los sistemas de homologación de los Estados miembros para la circulación por carretera de máquinas móviles no de carretera. Disponible en la biblioteca del grupo de interés de la plataforma CIRCABC «Nueva iniciativa legislativa. Requisitos de homologación para la circulación por carretera de máquinas móviles no de carretera».

¹⁷ En la biblioteca del grupo de interés de la plataforma CIRCABC «Nueva iniciativa legislativa. Requisitos de homologación para la circulación por carretera de máquinas móviles no de carretera» pueden consultarse los documentos de trabajo, como «NRMM-2019.07 Draft Minutes Workshop NRMM 9 Dec 2019 rev1» [«NRMM-2019.07 Proyecto de actas del seminario NRMM de 9 de diciembre de 2019 rev1», documento en inglés], en el que se resume el diálogo mantenido con las partes interesadas.

¹⁸ Las conclusiones de la consulta pública están disponibles en: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_es.

¹⁹ En la biblioteca del grupo de interés de la plataforma CIRCABC «Nueva iniciativa legislativa. Requisitos de homologación para la circulación por carretera de máquinas móviles no de carretera» pueden consultarse los documentos de trabajo, como «NRMM-2021.05 Draft Minutes Workshop NRMM 6 May 2021» [«NRMM-2021.05 Proyecto de actas del seminario NRMM de 6 de mayo de 2021», documento en inglés], en el que se resume el diálogo mantenido con las partes interesadas.

²⁰ Documento de trabajo «NRMM-2022.02 220608_Presentation Workshop NRMM 08.06» [«NRMM-2022.02 220608 Presentación seminario NRMM 08.06», disponible en inglés], disponible en la biblioteca del grupo de interés de la plataforma CIRCABC «Nueva iniciativa legislativa. Requisitos de homologación para la circulación por carretera de máquinas móviles no de carretera».

Además, se organizaron varias reuniones bilaterales con las partes interesadas para analizar en mayor profundidad determinados aspectos del expediente.

A continuación se comparan de manera resumida las opiniones de las partes interesadas sobre las opciones de actuación (la mayoría de las opiniones):

Opción de actuación	Autoridades de homologación vial de los Estados miembros	Fabricantes y distribuidores	Empresas de alquiler y usuarios finales	Servicios técnicos
OA 0: Situación de partida	-	-	-	-
OA 1.a: Homologación de tipo	-	-	-	Preferida
OA 1b: Homologación de tipo simplificada	Preferida	Preferida	Preferida	-
OA 2: Mercado CE	-	-	-	-
Directiva	-	-	-	-
Reglamento	Preferida	Preferida	Preferida	Preferida
Obligatoria	Preferentemente voluntaria en un primer momento, y obligatoria más adelante.	-	-	Preferida
Facultativa		Preferida	Preferida	-
Máquinas automotoras y remolcadas incluidas en el ámbito de aplicación	-	Preferida	-	-
Solo máquinas automotoras incluidas en el ámbito de aplicación	Preferida	-	Preferida	-
Sin límite máximo de velocidad de fabricación	-	Preferida	-	-
Límite máximo de velocidad de fabricación de 40 km/h	Preferida	-	Preferida	-

• Evaluación de impacto

La presente propuesta va acompañada de una evaluación de impacto. Puede encontrarse información al respecto en la dirección siguiente: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_es.

A continuación se exponen las opciones de actuación consideradas.

- Opción 0 (situación de partida). No hacer nada.
- Opción 1: homologación UE de toda la máquina móvil concedida por las autoridades de los Estados miembros (antiguo enfoque). Esta opción de actuación se ajusta a los principios de la legislación de la UE sobre vehículos, en la que las especificaciones técnicas para cumplir los requisitos generales se integran en la legislación.

— 1.a: homologación de tipo. La homologación vial de la mayoría de los componentes, sistemas y unidades técnicas independientes implicaría la intervención de un tercero.

— 1.b: homologación de tipo simplificada. En el caso de los componentes, sistemas y unidades técnicas independientes más cruciales para la seguridad vial, la evaluación de la conformidad implicaría la intervención de un tercero (organismo autorizado independiente). En el caso de los componentes, sistemas y unidades técnicas independientes que sean menos cruciales para la seguridad vial, la evaluación de la conformidad se basaría en informes o la autocertificación del fabricante.

- Opción 2: marcado CE de toda la máquina móvil concedido por el fabricante (nuevo enfoque). Esta opción de actuación se ajusta a los principios de la nueva legislación de la UE sobre el uso no de carretera de máquinas móviles (por ejemplo, la Directiva relativa a las máquinas), en la que solo los requisitos esenciales de seguridad están integrados en la legislación, no las especificaciones técnicas detalladas.

En principio, todas las opciones pueden ponerse en práctica mediante la adopción de una directiva o un reglamento.

También se evaluaron los siguientes aspectos de la legislación: i) hacer que sea obligatoria (en sustitución de las veintisiete normativas nacionales actuales) u optativa (una alternativa a las veintisiete normativas nacionales actuales); ii) incluir (o no) los equipos remolcados en el ámbito de aplicación; y iii) limitar (o no) el ámbito de aplicación a las máquinas móviles no de carretera con una velocidad máxima de fabricación no superior a 40 km/h.

La opción de actuación preferida es la 1.b (homologación de tipo simplificada), con carácter obligatorio (tras un período transitorio), que abarca exclusivamente las máquinas automotoras (no remolcadas), con un límite de velocidad máxima de fabricación de 40 km/h, en forma de reglamento.

El sistema de homologación de tipo que detalla las especificaciones técnicas en la legislación es el marco ampliamente aceptado y fiable para la seguridad vial en la UE. Debe simplificarse para ser proporcionado y tener en cuenta las características de las máquinas móviles no de carretera (baja frecuencia de circulación). Lo más adecuado parece ser una política de obligatoriedad tras un período transitorio, durante el cual los fabricantes tendrán la opción de solicitar la homologación de tipo UE (y beneficiarse de la libre circulación) o de solicitarla con arreglo a la legislación nacional (válida únicamente para el país de que se trate).

Las normas solo abarcarían las máquinas automotoras, ya que la inmensa mayoría de los equipos remolcados ya pueden ser objeto de una homologación de tipo con arreglo a otras categorías de vehículos. Las máquinas cubiertas por el reglamento tendrían una velocidad máxima de fabricación de 40 km/h. Para este tipo de máquinas no se considera necesaria ni apropiada una velocidad superior. De hecho, los fabricantes de vehículos más rápidos pueden, en principio, optar por los procedimientos de homologación de tipo disponibles en la actualidad para el resto de categorías de vehículos.

Habida cuenta de que las emisiones sonoras de la mayoría de las máquinas móviles no de carretera en cuestión ya están cubiertas por la Directiva 2000/14/CE²¹, que las máquinas móviles no de carretera representan una parte ínfima de los vehículos que circulan por las carreteras de la UE, y que la velocidad máxima de fabricación en cuestión se limitará a

²¹ Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre.

40 km/h, no parece necesario prever requisitos específicos de ruido además de los ya existentes.

Por último, dado que los requisitos técnicos serán muy detallados y no dejarán prácticamente ningún margen de apreciación a los Estados miembros a la hora de transponerlos, es preferible un reglamento.

La aplicación de una política armonizada de homologación de tipo simplificada para la circulación por carretera tendrá las siguientes consecuencias para las partes interesadas.

- Los fabricantes y distribuidores: i) podrán entrar en el mercado con mayor facilidad; ii) se ahorrarán los retrasos relacionados con las múltiples homologaciones de los países de la UE; iii) disfrutarán de una reducción del 20 % en los costes de cumplimiento; iv) mejorarán su competitividad dentro y fuera de la UE.
- Las empresas de alquiler y los usuarios finales: i) disfrutarán de una reducción del 20 % en los costes de cumplimiento; ii) utilizarán y revenderán fácilmente máquinas a través de las fronteras interiores de la UE; iii) dispondrán de una oferta mayor de máquinas móviles no de carretera; iv) tendrán acceso a diseños más innovadores.
- Las autoridades de los Estados miembros: tendrán que adaptarse a los nuevos sistemas, aunque las autoridades afectadas no lo consideran un problema ni una carga significativa.
- Los servicios técnicos: tendrán que adaptarse al nuevo sistema y experimentarán un aumento de la carga de trabajo y de los ingresos, situación que podría atenuarse por la probabilidad de que el número de homologaciones disminuya, ya que los fabricantes solo tendrán que someterse a ellas en un país de la UE.
- Los usuarios de la vía pública: se beneficiarán de normas armonizadas que garanticen un elevado nivel de seguridad vial en toda la UE.

Los beneficios totales para los agentes económicos son los siguientes: un ahorro neto estimado de 846 millones EUR a lo largo de diez años, de los cuales 502 millones EUR corresponden a los fabricantes y distribuidores y 344 millones EUR a las empresas de alquiler y los usuarios finales. El aumento del volumen de negocios de los servicios técnicos se ve parcialmente neutralizado por una disminución del número total de homologaciones.

El ahorro previsto compensa con diferencia los costes estimados para los fabricantes, distribuidores, empresas de alquiler y usuarios finales. El ahorro neto ya se ha indicado un poco más arriba.

En el sector de las máquinas móviles no de carretera, el 98 % de las empresas son pymes, que representan el 18 % de los ingresos y el 30 % de los puestos de trabajo. Muchas pymes son grandes exportadoras y se beneficiarán significativamente de contar con normas simplificadas a escala de la UE. Otras podrán seguir aplicando las normas nacionales. Se calcula que el ahorro neto para las pymes ascenderá a 152 millones EUR a lo largo de diez años.

El beneficio social que se prevé es el aumento de la seguridad vial en toda la UE.

El Comité de Control Reglamentario emitió su dictamen el 10 de diciembre de 2021, a raíz del cual la presente evaluación de impacto se revisó como sigue:

Recomendaciones del	Cambios introducidos
---------------------	----------------------

Comité	
B) Resumen de las constataciones	
<p>1) El informe no explica suficientemente por qué el reconocimiento mutuo no funciona en este sector y por qué el fomento del respeto del principio de reconocimiento mutuo no es una de las opciones de actuación.</p>	<p>La sección 2, en la que se describe el problema, ahora analiza con más detalle por qué el reconocimiento mutuo no funciona en el sector de las máquinas móviles no de carretera, a pesar de ser un ámbito de reglamentación técnica sin armonización a escala de la UE. Además, el análisis de por qué el reconocimiento mutuo no funciona ni funcionaría en el futuro se ha ampliado en las secciones 5.1 y 5.3, explicando por qué se descartó una opción de actuación destinada a promover la aplicación práctica del principio de reconocimiento mutuo.</p>
<p>2) El informe no aporta pruebas convincentes de que la falta de normas armonizadas conlleve un mayor número de accidentes con máquinas móviles no de carretera implicadas. No justifica por qué la iniciativa aspira a la igualdad de requisitos y soluciones técnicas para la seguridad vial.</p>	<p>En la sección 7 se explica mejor por qué es probable que los requisitos armonizados aumenten el nivel de seguridad vial de las máquinas móviles no de carretera en toda la UE, y por qué la seguridad vial requiere requisitos y soluciones técnicas iguales, y no solo requisitos suficientemente estrictos. Esto respalda la elección de la opción preferida, ya que uno de los principales factores determinantes es su mayor puntuación en términos de seguridad vial.</p> <p>La evaluación de las opciones en la sección 6 explica de qué manera contribuirá esta iniciativa específicamente a la seguridad vial y especifica si todas las opciones pueden alcanzar los objetivos. En la sección 4, relativa al objetivo específico, se analizan las limitaciones de la seguridad vial como objetivo de la nueva política y cómo, a pesar de ello, la seguridad vial se vería reforzada acometiendo la actuación propuesta.</p>
<p>3) El informe es poco claro respecto a la metodología utilizada para estimar los costes y el ahorro de costes. No presenta la fiabilidad y solidez de la base empírica.</p>	<p>La sección 2, sobre la descripción del problema, ofrece ahora un resumen de las diferentes categorías de costes, describiendo con más detalle los costes soportados por cada uno de los grupos afectados (fabricantes, distribuidores, empresas de alquiler, usuarios finales y autoridades). Asimismo, en la sección 2 se explica cómo se calculan los costes indirectos y se examina si son realistas o existe el riesgo de sobrestimarlos, y se especifica a qué costes y ahorros corresponden. Se han añadido aclaraciones adicionales sobre la metodología utilizada para estimar los costes y el ahorro de costes, las fuentes de información y las principales hipótesis en las secciones 2 y 6, así como en el anexo 1, donde se ha evaluado la fiabilidad de las estimaciones, así como las posibles incertidumbres que afectan a la base empírica.</p>
<p>4) No está claro por qué el informe no evalúa los elementos de diseño adicionales como parte de las principales opciones de actuación. No explica en qué medida la evaluación de los impactos y la elección de la opción preferida cambiarían de tenerse en cuenta en el análisis estos elementos de diseño.</p>	<p>El informe justifica en la sección 6 por qué los elementos de diseño adicionales que afectan al carácter obligatorio y al ámbito de aplicación de las normas armonizadas se evalúan por separado de las principales opciones de actuación. En la sección 7, también calcula los impactos derivados de las decisiones tomadas sobre estos elementos de diseño. En particular, el informe examina en la sección 7 los cambios que experimentarían los impactos estimados si coexistieran normas nacionales y de la UE o se limitara el ámbito de aplicación. También precisa que la elección de la opción preferida no cambiaría a la luz de estos elementos de diseño específicos. Los costes y beneficios del cuadro normalizado del anexo 3 se han modificado para incorporar los elementos de diseño adicionales que forman parte de la opción preferida.</p>

C) Qué mejorar	
1) Reconocimiento mutuo	La sección 2, relativa a la descripción del problema, analiza con más detalle por qué el reconocimiento mutuo no funciona en el sector de las máquinas móviles, a pesar de ser un ámbito de reglamentación técnica sin armonización a escala de la UE, y por qué, en consecuencia, no existe ninguna opción de actuación destinada a promover la aplicación práctica del principio de reconocimiento mutuo.
2) La descripción del problema debe ofrecer un resumen claro de las diferentes categorías de costes.	En la sección 2, dedicada a la descripción del problema, se exponen con más detalle los costes soportados por los fabricantes debidos a los retrasos en la entrada en el mercado, distinguiéndolos claramente de los costes directos, y se explica cómo se calculan respecto a cada uno de los grupos afectados (fabricantes, distribuidores, usuarios, empresas de alquiler y autoridades). Los anexos 1 y 4 contienen más información sobre las limitaciones de los datos y los métodos de cálculo.
3) Necesidad de requisitos armonizados	En la sección 6 se explica por qué es probable que los requisitos armonizados aumenten el nivel de seguridad vial de las máquinas móviles en toda la UE, y por qué la seguridad vial requiere requisitos y soluciones técnicas iguales, y no solo requisitos suficientemente estrictos.
4) La seguridad vial como objetivo secundario	La sección 4 explica claramente que la seguridad vial es un objetivo secundario y no uno de los principales objetivos específicos. En la sección 6 se aclara cómo contribuirá esta iniciativa específicamente a la seguridad vial y cómo, y en qué medida, cada una de las opciones puede alcanzar los objetivos fijados.
5) Nueva política frente a legislación de ejecución	La sección 8 aclara lo que se ha decidido ahora, sobre la base de esta evaluación de impacto, y lo que se decidirá más adelante mediante legislación de ejecución.
6) Metodología utilizada para cuantificar los costes y el ahorro	La sección 6 recoge las fuentes de información y las principales hipótesis, sobre las que se proporciona información más detallada en los anexos 1 y 4, evaluando la fiabilidad de las estimaciones y las posibles incertidumbres que afectan a la base empírica.
7) Evaluación de elementos de diseño adicionales	En la sección 6 se explica por qué los elementos de diseño adicionales que afectan al ámbito de aplicación y a la adopción de normas armonizadas se evalúan por separado del análisis de las principales opciones de actuación, y se examinan los cambios que experimentarían los impactos como consecuencia de las decisiones tomadas sobre estos elementos de diseño. El cuadro de costes y beneficios del anexo 4 incluye los elementos de diseño adicionales que forman parte de la opción preferida.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Los Estados miembros tendrán que soportar algunos costes de adaptación al nuevo Reglamento. Sin embargo, dado que ya gestionan varios marcos de homologación de tipo para otros vehículos, disponen de la estructura y los servicios técnicos necesarios para dar cumplimiento a este Reglamento adicional sin que ello imponga una carga significativa.

Esta iniciativa no tiene incidencia en el presupuesto de la UE.

5. OTROS ELEMENTOS

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

Una vez ejecutada, los impactos reales de la opción de actuación elegida deben ser objeto de seguimiento y comparación con los objetivos e impactos previstos. Un grupo de expertos de la Comisión se reunirá periódicamente y recabará asesoramiento especializado del sector de las máquinas móviles, con el fin de analizar la aplicabilidad y la ejecución del presente Reglamento en todos los países de la UE.

Se proponen los siguientes indicadores, como mínimo, para recabar la información necesaria:

- número de homologaciones UE de máquinas móviles no de carretera nuevas concedidas en cada Estado miembro;
- número de homologaciones nacionales de máquinas móviles nuevas concedidas en cada Estado miembro, en comparación con el promedio de homologaciones nacionales concedidas en los últimos cinco años civiles anteriores a la entrada en aplicación del nuevo Reglamento;
- notificaciones de accidentes de tráfico con máquinas móviles por parte de los Estados miembros;
- costes directos de cumplimiento derivados de la homologación de tipo UE por cada nuevo tipo de máquina (este indicador solo puede evaluarse mediante un proceso basado en encuestas como el realizado en el marco del estudio de evaluación de impacto; la realización de una nueva encuesta de este tipo tras la plena ejecución de la nueva legislación proporcionaría una cifra comparativa), y
- ahorro de costes indirectos con homologación UE por cada nuevo tipo de máquina (retrasos en el mercado): mediante un proceso basado en encuestas, tras la plena ejecución de la nueva legislación.

El nuevo Reglamento debe evaluarse en un plazo de cinco años a partir de su entrada en aplicación.

• **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

En la medida de lo posible, la propuesta sigue la estructura del Reglamento (UE) n.º 167/2013. El acto propuesto es pertinente a efectos del Espacio Económico Europeo (EEE) y, por consiguiente, debe hacerse extensivo a él.

CAPÍTULO I

En este capítulo se expone el objetivo de la propuesta, a saber:

- establecer los requisitos técnicos para la seguridad vial de las máquinas móviles no de carretera incluidas en el ámbito de aplicación de la propuesta, así como las disposiciones administrativas para la homologación de tipo UE de dichas máquinas; y
- fijar las normas y los procedimientos para la vigilancia del mercado de las máquinas móviles no de carretera que entren en el ámbito de la homologación de tipo UE de conformidad con la presente propuesta.

Además, determina el ámbito de aplicación, estableciendo que se aplica a las máquinas móviles no de carretera introducidas en el mercado de la UE y enumerando excepciones específicas. Por ejemplo, este capítulo dispone que la propuesta no se aplica a las homologaciones individuales, a ningún vehículo que entre en el ámbito de aplicación del

Reglamento (UE) n.º 167/2013, el Reglamento (UE) n.º 168/2013 o el Reglamento (UE) 2018/858, ni a las máquinas no de carretera con una velocidad máxima de fabricación superior a 40 km/h.

Por último, en el artículo 3 recoge las definiciones de los términos utilizados en la propuesta.

CAPÍTULO II

Este capítulo establece las obligaciones de los Estados miembros, las autoridades de homologación y los agentes económicos (fabricantes, representantes del fabricante, importadores y distribuidores).

En particular, obliga a los Estados miembros a:

- permitir la introducción en el mercado, la matriculación o la puesta en servicio únicamente de máquinas móviles no de carretera que cumplan los requisitos establecidos en la propuesta; y
- organizar y llevar a cabo actividades de vigilancia del mercado y controles de las máquinas móviles no de carretera que entren en el mercado de conformidad con los capítulos IV, V y VII del Reglamento (UE) 2019/1020.

Los fabricantes están obligados a garantizar que solo se introduzcan en el mercado máquinas no de carretera conformes.

Asimismo, enumera los requisitos técnicos para la seguridad vial de las máquinas móviles no de carretera. Se faculta a la Comisión para adoptar actos delegados que especifiquen los requisitos técnicos, los procedimientos y los ensayos detallados.

Por último, incluye una disposición general que exige que las máquinas móviles no de carretera solo se comercialicen, pongan en servicio o matriculen si son conformes.

CAPÍTULOS III a VIII

Estos capítulos recogen disposiciones sobre el procedimiento de homologación de tipo UE y cuestiones conexas, como el certificado de homologación de tipo UE, el certificado de conformidad y el marcado.

Más concretamente, contienen disposiciones sobre los siguientes aspectos: i) la solicitud y el expediente del fabricante que deben presentarse, ii) la forma y el momento en que la autoridad de homologación debe conceder la homologación de tipo, iii) el certificado de homologación de tipo UE y su modificación cuando sea necesario, iv) los procedimientos para demostrar la conformidad con los requisitos técnicos, v) la validez de las homologaciones de tipo UE y vi) la obligación de entregar un certificado de conformidad y de colocar la placa reglamentaria con el marcado.

CAPÍTULO IX

Este capítulo contiene disposiciones sobre la vigilancia del mercado de la UE, los controles de las máquinas no de carretera que entran en el mercado de la UE y los procedimientos de salvaguardia de la UE. Integra disposiciones de la Decisión n.º 768/2008/CE y contiene referencias cruzadas al Reglamento (UE) 2019/1020, relativo a la vigilancia del mercado, adoptado recientemente.

CAPÍTULO X

En virtud de este capítulo, el fabricante está obligado a facilitar información técnica que no difiera de los datos homologados por la autoridad de homologación.

CAPÍTULO XI

Este capítulo establece los requisitos relativos a los servicios técnicos y los procedimientos para su designación.

CAPÍTULO XII

Este capítulo contiene detalles sobre el ejercicio de las competencias de la Comisión para adoptar actos delegados y de ejecución con arreglo a la propuesta.

CAPÍTULO XIII

Este capítulo establece un foro, modifica el Reglamento (UE) 2019/1020, prevé sanciones e informes y especifica las fechas de entrada en vigor y aplicación.

En él, se recoge una disposición transitoria que permite a los Estados miembros, durante un período de ocho años a partir de la fecha de aplicabilidad del Reglamento, aplicar cualquier disposición legislativa nacional sobre homologación de tipo nacional de máquinas móviles no de carretera para circular por la vía pública. En caso de que la máquina no de carretera cumpla dicha legislación nacional no se beneficiará de la libre circulación.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la homologación y la vigilancia del mercado de las máquinas móviles no de carretera que circulan por vías públicas y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020

(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 Europeo²²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) Podría ser necesario que las máquinas móviles automotoras, incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²³, diseñadas o fabricadas con el propósito de realizar trabajos («máquinas móviles no de carretera») circulen por la vía pública, de forma ocasional o a menudo, principalmente para transportarlas de un lugar de trabajo a otro.
- (2) Determinados aspectos del diseño y la fabricación de máquinas móviles no de carretera ya están cubiertos por la legislación de armonización de la Unión, en particular el Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁴, la Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵, la Directiva

²² DO C [...] de [...], p. [...].

²³ Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a las máquinas y por la que se modifica la Directiva 95/16/CE (DO L 157 de 9.6.2006, p. 24).

²⁴ Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) n.º 167/2013, y por el que se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE (DO L 252 de 16.9.2016, p. 53).

²⁵ Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre.

2014/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶ o la Directiva 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁷, y la Directiva 2006/42/CE.

- (3) Por lo que se refiere a la seguridad de las máquinas móviles, la Directiva 2006/42/CE es el principal acto reglamentario que se aplica a dichas máquinas cuando se introducen en el mercado de la Unión. Establece requisitos esenciales de salud y seguridad que abarcan la función de desplazamiento de las máquinas móviles fuera de la vía pública, como la desaceleración, la parada, el frenado, los puestos de conducción, los sistemas de retención, etc. Sin embargo, los requisitos esenciales de salud y seguridad establecidos en dicha Directiva solo están diseñados para abordar la seguridad cuando la máquina está en funcionamiento, pero no cubren los aspectos de seguridad de estas máquinas cuando circulan por la vía pública.
- (4) Debido a la ausencia de normas armonizadas sobre la seguridad vial de las máquinas móviles no de carretera, los agentes económicos que fabrican o comercializan máquinas móviles no de carretera en el mercado de la Unión se enfrentan a costes significativos asociados a los diferentes requisitos reglamentarios de los Estados miembros. Además, la seguridad vial de estas máquinas no está garantizada de manera uniforme en todo el territorio de la Unión. Por consiguiente, es necesario establecer normas armonizadas a escala de la Unión con respecto a la seguridad vial de las máquinas móviles no de carretera.
- (5) A efectos del desarrollo y el funcionamiento del mercado interior de la Unión, conviene establecer un sistema armonizado de homologación de tipo respecto a la seguridad vial de las máquinas móviles no de carretera destinadas a circular por la vía pública.
- (6) Dado que la finalidad del presente Reglamento es abordar los riesgos derivados de la circulación por carretera de las máquinas móviles no de carretera diseñadas y fabricadas para realizar trabajos y no para el transporte de personas, animales o mercancías (salvo el de materiales que contribuyan al funcionamiento de la máquina), este no debe aplicarse a las máquinas cuyo único objetivo sea el mero transporte de personas, animales o mercancías. Por lo tanto, no estarán sujetos al presente Reglamento todos los tipos de nuevos dispositivos de movilidad personal (patinetes eléctricos con o sin sillín, ciclos de pedales con asistencia eléctrica, incluidos los ciclos que proporcionan asistencia eléctrica sin pedaleo y los destinados al transporte de carga comercial, vehículos autoequilibrados, incluidos *hoverboards* y dispositivos de transporte personal autoequilibrados, monociclos eléctricos, monopatines eléctricos y monopatines de una rueda, entre otros).
- (7) Habida cuenta de que la finalidad del presente Reglamento es regular la circulación por carretera de las máquinas móviles no de carretera diseñadas y fabricadas para realizar trabajos, y no para transportar trabajadores, las máquinas móviles equipadas con más de tres plazas de asiento, incluida la del conductor, también deben quedar excluidas de él.

²⁶ Directiva 2014/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de compatibilidad electromagnética (DO L 96 de 29.3.2014, p. 79).

²⁷ Directiva 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativa a la armonización de las legislaciones de los Estados miembros sobre la comercialización de equipos radioeléctricos, y por la que se deroga la Directiva 1999/5/CE (DO L 153 de 22.5.2014, p. 62).

- (8) El mercado de las máquinas móviles no de carretera está formado mayoritariamente por máquinas de esta clase que no alcanzan grandes velocidades. Además, algunos Estados miembros han fijado un límite de velocidad de 40 km/h para la circulación por carretera de las máquinas móviles no de carretera. Por otro lado, dado que los riesgos para la seguridad vial son proporcionales a la velocidad en carretera, no sería coherente que un marco que aborda los riesgos de seguridad correspondientes a las máquinas móviles no de carretera únicamente y no a los vehículos ordinarios abarcase las máquinas móviles no de carretera rápidas. Por consiguiente, el presente Reglamento no debe aplicarse a las máquinas móviles con una velocidad máxima de fabricación superior a 40 km/h.
- (9) Pueden utilizarse homologaciones individuales para las máquinas que circulan en el territorio de un solo Estado miembro, por lo que dichas homologaciones deben excluirse del ámbito de aplicación del presente Reglamento.
- (10) Puesto que las pequeñas y medianas empresas fabrican máquinas móviles no de carretera en series cortas, de las cuales el número de unidades comercializadas, matriculadas o puestas en servicio no supera, por año y en cada Estado miembro, las cincuenta unidades por tipo, conviene permitir la homologación de tipo nacional para series cortas, que por consiguiente debe quedar excluida del ámbito de aplicación del presente Reglamento. No obstante, el fabricante debe poder solicitar una homologación de tipo UE para beneficiarse de la libre circulación.
- (11) Dado que, en determinados casos, las máquinas móviles no de carretera, debido a sus dimensiones excesivas, no permitirían una maniobrabilidad suficiente en la vía pública o, por el exceso de su peso o masa, podrían dañar el pavimento de las vías públicas u otras infraestructuras viarias, procede conceder a los Estados miembros la facultad discrecional de prohibir la circulación de dichas máquinas, aunque hayan sido objeto de una homologación de tipo de conformidad con el presente Reglamento.
- (12) Con el fin de minimizar el riesgo de lesiones para las personas y de daños a las infraestructuras viarias mientras una máquina móvil no de carretera circula por una vía pública, deben establecerse requisitos técnicos. Los requisitos técnicos deben incluir aspectos relacionados con la seguridad vial, como la integridad de la estructura del vehículo, la velocidad máxima de fabricación, el regulador de velocidad, los dispositivos de limitación de velocidad y el velocímetro, los dispositivos de frenado, la dirección, el campo de visión y las masas y dimensiones.
- (13) A fin de reducir la carga administrativa para los agentes económicos, el presente Reglamento debe contemplar el uso de componentes y unidades técnicas independientes en máquinas móviles no de carretera que hayan sido objeto de una homologación de tipo de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 167/2013 o el Reglamento (UE) 2018/858.
- (14) Todos los agentes económicos que intervengan en la cadena de suministro y distribución deben adoptar las medidas oportunas para asegurarse de que solo comercialicen máquinas móviles no de carretera que se ajustan al presente Reglamento. Es necesario establecer un reparto claro y proporcionado de las obligaciones que corresponden al cometido de cada agente económico dentro de la cadena de suministro y distribución.
- (15) Con el fin de garantizar que el procedimiento para controlar la conformidad de la producción, que es una de las piedras angulares del sistema de homologación de tipo UE, se aplica correctamente y funciona del modo debido, la autoridad competente o un

servicio técnico debidamente cualificado y designado a este fin debe realizar inspecciones periódicas de los fabricantes.

- (16) Para garantizar la seguridad jurídica, es necesario aclarar que las normas relativas a la vigilancia del mercado de la Unión y al control de los productos que entran en el mercado de la Unión, establecidas en el Reglamento (UE) 2019/1020 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁸ se aplican a las máquinas móviles no de carretera reguladas por el presente Reglamento y en relación con los aspectos abordados o cubiertos por los requisitos técnicos del presente Reglamento y, por lo tanto, es preciso modificar el anexo I de dicho Reglamento con el fin de enumerar, en ese anexo, las referencias del presente Reglamento.
- (17) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del procedimiento de homologación de tipo UE y de determinadas disposiciones administrativas del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁹.
- (18) La existencia de una coordinación más estrecha entre las autoridades nacionales, a través del intercambio de información y de evaluaciones coordinadas bajo la dirección de una autoridad coordinadora, es fundamental para garantizar un nivel constantemente elevado de seguridad y de salud en el mercado interior. A su vez, ha de llevar, a nivel nacional, a un uso más eficiente de unos recursos escasos. A tal efecto debe crearse un foro consultivo para los Estados miembros y la Comisión, con el objetivo de promover buenas prácticas, intercambiar información y coordinar las actividades encaminadas a garantizar el cumplimiento del presente Reglamento. Habida cuenta de la creación de dicho Foro y teniendo en cuenta sus funciones, no debería ser necesario crear un grupo de cooperación administrativa independiente, tal como exige el artículo 30, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/1020. No obstante, el Foro debe considerarse un grupo de cooperación administrativa a efectos de la Red de la Unión sobre Conformidad de los Productos a que se refiere el artículo 29 de dicho Reglamento.
- (19) A fin de completar el presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la armonización de los umbrales que pueden aplicar los Estados miembros en relación con las dimensiones y masas excesivas de las máquinas móviles no de carretera, la aplicabilidad de los elementos de los requisitos técnicos, el establecimiento de requisitos técnicos detallados, los procedimientos y métodos de ensayo, los ensayos virtuales, las disposiciones relativas a la conformidad de la producción y la especificación de normas en relación con los servicios técnicos. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional de 13

²⁸ Reglamento (UE) 2019/1020 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, relativo a la vigilancia del mercado y la conformidad de los productos y por el que se modifican la Directiva 2004/42/CE y los Reglamentos (CE) n.º 765/2008 y (UE) n.º 305/2011 (DO L 169 de 25.6.2019, p. 1).

²⁹ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación³⁰. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

- (20) Los Estados miembros deben establecer el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento del presente Reglamento y velar por su ejecución. Las sanciones deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.
- (21) La Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el funcionamiento del presente Reglamento y, sobre la base de la información facilitada por los Estados miembros, volver a examinar, en caso necesario, la necesidad de presentar una propuesta legislativa exclusiva para la armonización del sistema de homologación individual a escala de la Unión o ampliar el período transitorio para la homologación de tipo nacional.
- (22) A fin de que los Estados miembros, las autoridades nacionales y los agentes económicos puedan prepararse para la aplicación de las nuevas normas introducidas por el presente Reglamento, debe fijarse una fecha de aplicación posterior a la fecha de entrada en vigor. Asimismo, es necesario prever un período transitorio que permita a los fabricantes, durante dicho período, cumplir el presente Reglamento y beneficiarse de la libre circulación o cumplir la legislación nacional pertinente en materia de homologación de tipo.
- (23) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de requisitos técnicos y administrativos y procedimientos armonizados para la homologación de tipo de nuevas máquinas móviles no de carretera mientras circulan por la vía pública, así como las normas y los procedimientos para la vigilancia del mercado de dichas máquinas, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su dimensión y efectos, puede alcanzarse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Artículo 1

Objeto

1. El presente Reglamento establece los requisitos técnicos y administrativos y los procedimientos para la homologación de tipo UE y la introducción en el mercado de máquinas móviles no de carretera destinadas a circular por la vía pública.

³⁰ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

2. El presente Reglamento también establece las normas y los procedimientos para la vigilancia del mercado de las máquinas móviles no de carretera.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplica a las máquinas móviles no de carretera cuando se introduzcan en el mercado y estén destinadas a circular, con conductor o sin él, por una vía pública.
2. Quedan excluidos del ámbito de aplicación del presente Reglamento:
 - a) las máquinas móviles no de carretera con una velocidad máxima de fabricación superior a 40 km/h;
 - b) las máquinas móviles no de carretera equipadas con más de tres plazas de asiento, incluida la del conductor;
 - c) las máquinas, tal como se definen en el artículo 2, letra a), de la Directiva 2006/42/CE, destinadas principalmente al transporte de una o varias personas o animales, o de cualquier mercancía distinta de los instrumentos o la maquinaria auxiliar necesarios para la realización del trabajo, de los materiales resultantes del trabajo o necesarios para este o para el almacenamiento intermedio y de los materiales transportados en obras de construcción;
 - d) los vehículos, incluidos los vehículos de motor, los tractores, los remolques, los vehículos de dos o tres ruedas, los cuatriciclos y los equipos intercambiables remolcados que entren en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 167/2013, del Reglamento (UE) n.º 168/2013 o del Reglamento (UE) 2018/858;
 - e) las máquinas móviles no de carretera introducidas en el mercado, matriculadas o puestas en servicio antes del [OP: insértese la fecha = fecha de aplicación del presente Reglamento];
 - f) las homologaciones individuales de máquinas móviles no de carretera para circular por vías públicas, concedidas de conformidad con la legislación nacional, y las máquinas móviles no de carretera que cumplan dicha legislación nacional;
 - g) las homologaciones de máquinas móviles no de carretera fabricadas en series cortas para circular por vías públicas concedidas de conformidad con la legislación nacional y las máquinas móviles no de carretera que cumplan dicha legislación nacional.

En el caso de las máquinas móviles no de carretera fabricadas en series cortas, el fabricante podrá elegir entre solicitar la homologación de tipo UE o cumplir la legislación nacional pertinente a que se refiere el párrafo primero, letra g).

Artículo 3

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «máquina móvil no de carretera»: toda máquina móvil automotora que entre en el ámbito de aplicación de la Directiva 2006/42/CE y que esté diseñada o fabricada con el propósito de realizar trabajos;
- 2) «homologación individual»: certificación expedida por una autoridad de homologación de que una máquina no de carretera concreta, ya sea única o no, cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos nacionales pertinentes para la homologación individual nacional de máquinas móviles no de carretera;
- 3) «máquina móvil no de carretera producida en series cortas»: homologación de tipo nacional de un tipo de máquina móvil no de carretera cuyo número de unidades comercializadas, matriculadas o puestas en servicio no puede exceder, por año y en cada Estado miembro, de cincuenta unidades por tipo;
- 4) «sistema»: conjunto de dispositivos combinados para llevar a cabo una o varias funciones específicas en una máquina móvil no de carretera y que está sujeto a los requisitos técnicos;
- 5) «componente»: dispositivo destinado a formar parte de una máquina móvil no de carretera que puede ser objeto de homologación de tipo independientemente de dicha máquina;
- 6) «unidad técnica independiente»: dispositivo destinado a formar parte de una máquina móvil no de carretera que puede ser objeto de homologación de tipo por separado;
- 7) «homologación de tipo UE»: certificación expedida por una autoridad de homologación de que un tipo de máquina móvil no de carretera cumple las disposiciones pertinentes del presente Reglamento;
- 8) «autoridad de vigilancia del mercado»: autoridad de un Estado miembro responsable de ejercer la vigilancia del mercado en el territorio de ese Estado miembro;
- 9) «autoridad de homologación»: autoridad de un Estado miembro notificada por este a la Comisión, con competencia en todos los aspectos relacionados con la homologación de tipo de una máquina móvil no de carretera y en la expedición y, en su caso, la retirada o la denegación de certificados de homologación, así como para actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, designar a los servicios técnicos y garantizar que el fabricante cumpla sus obligaciones sobre conformidad de la producción;
- 10) «autoridad nacional»: autoridad de homologación o cualquier otra autoridad que intervenga en la vigilancia del mercado, el control de las fronteras o la matriculación en un Estado miembro, y que sea responsable de estas tareas, con respecto a las máquinas móviles no de carretera;
- 11) «servicio técnico»: organización u organismo independiente designado por la autoridad de homologación como laboratorio de pruebas para llevar a cabo ensayos o como organismo de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la inspección inicial y otros ensayos o inspecciones en nombre de la autoridad de homologación, siendo posible que la propia autoridad de homologación lleve a cabo estas funciones;
- 12) «fabricante»: toda persona física o jurídica que fabrique máquinas móviles no de carretera, o que encargue el diseño o la fabricación de estas, y las comercialice bajo su nombre o marca registrada;

- 13) «representante del fabricante a efectos de vigilancia del mercado»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión, debidamente designada por el fabricante para desempeñar las funciones especificadas en el artículo 8;
- 14) «importador»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión que introduzca en el mercado una máquina móvil no de carretera que haya sido fabricada en un tercer país;
- 15) «distribuidor»: un concesionario o cualquier otra persona física o jurídica de la cadena de suministro, distinta del fabricante o el importador, que comercialice una máquina móvil no de carretera;
- 16) «agente económico»: el fabricante, el representante del fabricante a efectos de vigilancia del mercado, el importador o el distribuidor;
- 17) «introducción en el mercado»: primera comercialización de una máquina móvil no de carretera en la Unión;
- 18) «comercialización»: todo suministro de una máquina móvil no de carretera para su distribución o utilización en el mercado, realizado en el transcurso de una actividad comercial, a título oneroso o gratuito;
- 19) «puesta en servicio»: primera utilización de una máquina móvil no de carretera en la Unión de acuerdo con su uso previsto;
- 20) «matriculación»: autorización administrativa para la puesta en servicio, incluida para la circulación de una máquina móvil no de carretera en la vía pública, que supone la identificación de esta y la expedición de un número secuencial, designado como número de matrícula, con carácter permanente o temporal;
- 21) «certificado de homologación de tipo UE»: documento expedido por la autoridad de homologación que acredita que un tipo de máquina móvil no de carretera ha obtenido la homologación de tipo de conformidad con el presente Reglamento;
- 22) «certificado de conformidad»: documento expedido por el fabricante, conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento, por el que se certifica que una máquina móvil no de carretera fabricada es conforme con el tipo homologado de máquina móvil no de carretera;
- 23) «tipo de máquina móvil no de carretera»: categoría o clase concreta de máquina móvil no de carretera, incluidas las variantes y versiones de variantes de dicha máquina, que comparte al menos los siguientes aspectos esenciales:
 - a) la categoría o clase;
 - b) el fabricante;
 - c) la designación de tipo establecida por el fabricante;
 - d) las características esenciales de fabricación y diseño;
 - e) el bastidor-viga/bastidor con largueros/bastidor articulado (diferencias evidentes y fundamentales);
 - f) los ejes (número) u orugas (número);
 - g) en el caso de las máquinas móviles no de carretera fabricadas en varias fases, el fabricante y el tipo de la máquina móvil no de carretera de la fase anterior;
- 24) «variante»: máquinas móviles no de carretera del mismo tipo que sean idénticas al menos en los siguientes aspectos:

- a) concepto estructural de la carrocería o tipo de carrocería;
 - b) fase de acabado;
 - c) motor (combustión interna / híbrido / eléctrico / híbrido-eléctrico);
 - d) principio de funcionamiento;
 - e) número y disposición de los cilindros;
 - f) diferencias de potencia no superiores al 30 % (la potencia más elevada será, como máximo, 1,3 veces superior a la potencia más baja);
 - g) diferencias de cilindrada no superiores al 20 % (el valor más elevado será, como máximo, 1,2 veces superior al valor más bajo);
 - h) ejes motores (número, posición e interconexión);
 - i) ejes direccionales (número y posición);
 - j) masa máxima en carga que no varíe más del 10 %;
 - k) transmisión (tipo);
 - l) dispositivo de protección contra el vuelco;
 - m) ejes con frenos (número);
- 25) «versión de una variante»: vehículo que consista en una combinación de los elementos que figuran en el expediente de homologación;
- 26) «requisitos técnicos»: los requisitos técnicos que figuran en el artículo 15;
- 27) «expediente de homologación»: el expediente de homologación a que se refiere el artículo 19, apartado 4;
- 28) «titular de una homologación de tipo UE»: toda persona física o jurídica que haya solicitado la homologación de tipo UE y a la que se haya expedido un certificado de homologación de tipo UE;
- 29) «máquina móvil no de carretera que comporta un riesgo grave»: máquina móvil no de carretera que, sobre la base de una evaluación adecuada del riesgo que tenga en cuenta la naturaleza del peligro y la probabilidad de que ocurra, presenta un riesgo grave en relación con los aspectos cubiertos por el presente Reglamento;
- 30) «recuperación»: toda medida destinada a obtener la devolución de una máquina móvil no de carretera ya puesta a disposición del usuario final;
- 31) «retirada»: toda medida destinada a impedir la comercialización de una máquina móvil no de carretera que se encuentra en la cadena de suministro.

CAPÍTULO II

OBLIGACIONES

Artículo 4

Obligaciones de los Estados miembros

1. Los Estados miembros crearán o designarán a las autoridades competentes en cuestiones relativas a la homologación y a la vigilancia del mercado con arreglo a lo

dispuesto en el presente Reglamento. Los Estados miembros notificarán a la Comisión la creación y la designación de dichas autoridades.

2. La notificación de las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado incluirá su nombre, la dirección, incluida la dirección de correo electrónico, y sus respectivos ámbitos de competencia. La Comisión publicará en su sitio web la lista y los datos de contacto de las autoridades de homologación.
3. Los Estados miembros solo permitirán la comercialización, la matriculación, la puesta en servicio o la circulación en la vía pública de máquinas móviles no de carretera que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento.
4. Por lo que se refiere a los aspectos regulados por el presente Reglamento, los Estados miembros no podrán prohibir, restringir o impedir la comercialización, la matriculación, la puesta en servicio o la circulación en la vía pública de máquinas móviles no de carretera que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento.
5. No obstante lo dispuesto en el apartado 4, los Estados miembros podrán limitar o prohibir la circulación por la vía pública de máquinas móviles no de carretera que cumplan los siguientes criterios:
 - a) debido a sus dimensiones excesivas, la máquina no permitiría una maniobrabilidad suficiente en las vías públicas; o
 - b) debido a su peso o masas excesivos, la máquina podría dañar el pavimento de las vías públicas u otras infraestructuras viarias.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 47 por los que se complete el presente Reglamento estableciendo los valores máximos, también para la masa máxima en carga por carretera de la máquina, a partir de los cuales las dimensiones, el peso y las masas de las máquinas móviles no de carretera se consideran excesivos en el sentido del párrafo primero, letras a) y b). Estos actos delegados podrán establecer las categorías o clases de máquinas no de carretera afectadas.

6. Los Estados miembros organizarán y llevarán a cabo actividades de vigilancia del mercado y controles de las máquinas móviles no de carretera que entren en el mercado de conformidad con los capítulos IV, V y VII del Reglamento (UE) 2019/1020.

Artículo 5

Obligaciones de las autoridades de homologación

1. Las autoridades de homologación garantizarán que los fabricantes que soliciten una homologación de tipo UE cumplan las obligaciones que les incumben con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento.
2. Las autoridades de homologación homologarán únicamente las máquinas móviles no de carretera que cumplan los requisitos del presente Reglamento.
3. Las autoridades de homologación ejercerán las funciones encomendadas en virtud del presente Reglamento de manera independiente e imparcial. Cooperarán entre sí con eficacia y eficiencia, y compartirán la información que sea pertinente con respecto a su cometido y sus funciones.

Artículo 6

Obligaciones generales de los fabricantes

1. Los fabricantes se asegurarán de que las máquinas móviles no de carretera que introduzcan en el mercado pertenezcan a un tipo al que se haya concedido una homologación de tipo UE y estén diseñadas y fabricadas de conformidad con dicho tipo.
2. Los fabricantes velarán por que las máquinas móviles no de carretera con homologación de tipo UE que introduzcan en el mercado lleven la placa reglamentaria y el marcado exigidos por el presente Reglamento, por que las máquinas vayan acompañadas del certificado de conformidad, y por que los documentos, la información y las instrucciones para el usuario se hayan elaborado de acuerdo con lo dispuesto en el presente Reglamento.
3. A los efectos de vigilancia del mercado, los fabricantes establecidos fuera de la Unión nombrarán a un único representante establecido en la Unión, que podrá ser el representante contemplado en el artículo 17 o un representante adicional. El representante del fabricante en materia de vigilancia del mercado deberá efectuar las tareas especificadas en el mandato, tal como se dispone en el artículo 8.
4. Los fabricantes indicarán su nombre, nombre comercial registrado o marca comercial registrada, y su dirección postal y dirección de correo electrónico de contacto en la máquina móvil no de carretera o, cuando ello no sea posible, en su embalaje o en un documento que la acompañe. La dirección indicará un único punto de contacto con el fabricante. Los datos de contacto figurarán en una lengua fácilmente comprensible para los usuarios finales y para las autoridades de vigilancia del mercado.
5. Los fabricantes serán responsables ante la autoridad de homologación respecto a todos los aspectos relacionados con el procedimiento de homologación y a garantizar la conformidad de la producción, independientemente de que participen o no directamente en todas las fases de fabricación de una máquina móvil no de carretera.
6. Los fabricantes se asegurarán de que existan procedimientos para que la producción en serie mantenga su conformidad con el tipo homologado. De conformidad con el capítulo V, se tendrán en cuenta los cambios en el diseño o en las características de una máquina móvil no de carretera y los cambios de los requisitos con arreglo a los cuales se ha declarado que esta máquina es conforme.
7. Los fabricantes se asegurarán de que, mientras una máquina móvil no de carretera con homologación de tipo UE esté bajo su responsabilidad y esté destinada a ser comercializada, las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan su conformidad con el presente Reglamento.

Artículo 7

Obligaciones específicas de los fabricantes

1. Los fabricantes que tengan motivos suficientes para creer que una máquina móvil no de carretera que han comercializado no es conforme con el presente Reglamento adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias para que esta máquina sea conforme, retirarla del mercado o recuperarla, según corresponda.

Los fabricantes informarán de inmediato y en detalle a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE acerca de la no conformidad y de las medidas adoptadas.

2. Los fabricantes que tengan motivos suficientes para creer que una máquina móvil no de carretera que han comercializado comporta un riesgo grave informarán inmediatamente de ello a las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado de los Estados miembros en los que se haya comercializado la máquina móvil no de carretera, y darán detalles sobre la no conformidad y las medidas correctoras adoptadas.
3. Los fabricantes mantendrán a disposición de las autoridades de homologación el expediente de homologación y una copia de los certificados de conformidad durante un período de diez años a partir de la introducción en el mercado de una máquina móvil no de carretera.
4. Previa solicitud motivada de una autoridad nacional, los fabricantes facilitarán a esta a través de la autoridad de homologación una copia del certificado de homologación de tipo UE traducida a una lengua que dicha autoridad pueda comprender con facilidad.

Los fabricantes cooperarán con la autoridad nacional en cualquier acción adoptada con arreglo al artículo 19 del Reglamento (UE) 2019/1020 destinada a eliminar los riesgos que comporten sus máquinas móviles no de carretera que hayan sido introducidas en el mercado, matriculadas o puestas en servicio.

5. Los fabricantes examinarán toda reclamación que reciban acerca de riesgos, presuntos incidentes o problemas de incumplimiento con las máquinas móviles no de carretera que hayan introducido en el mercado.

En caso de reclamación fundada, los fabricantes informarán de ello a sus distribuidores e importadores.

Los fabricantes llevarán un registro de las reclamaciones a que se refiere el párrafo primero, conservando para cada una de ellas una descripción de la cuestión y los pormenores necesarios para determinar el tipo de máquina móvil no de carretera de que se trata.

Artículo 8

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

El representante del fabricante en materia de vigilancia del mercado desempeñará las tareas especificadas en el mandato recibido del fabricante. El mandato permitirá al representante realizar las tareas siguientes:

- a) tener acceso al expediente del fabricante a que se refiere el artículo 18 y a los certificados de conformidad;
- b) previa solicitud motivada de una autoridad de homologación, facilitar a dicha autoridad toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad de la producción de la máquina móvil no de carretera;
- c) cooperar con las autoridades de homologación o de vigilancia del mercado, a petición de estas, en cualquier acción destinada a eliminar los riesgos graves que comporten las máquinas móviles no de carretera objeto de su mandato.

Artículo 9

Obligaciones generales de los importadores

1. Los importadores se asegurarán de que las máquinas móviles no de carretera que introduzcan en el mercado pertenezcan a un tipo al que se haya concedido una homologación de tipo UE y sean conformes con dicho tipo.
2. Los importadores velarán por que las máquinas móviles no de carretera con homologación de tipo UE que introduzcan en el mercado lleven la placa reglamentaria y el marcado exigidos por el presente Reglamento, por que las máquinas vayan acompañadas del certificado de conformidad, por que los documentos, la información y las instrucciones para el usuario se hayan elaborado de acuerdo con lo dispuesto en el presente Reglamento, y por que se hayan cumplido las obligaciones establecidas en el artículo 6, apartados 3 y 4, en su caso.
3. Los importadores indicarán su nombre, nombre comercial registrado o marca comercial registrada, y su dirección postal y dirección de correo electrónico de contacto en la máquina móvil no de carretera o, cuando ello no sea posible, en su embalaje o en un documento que la acompañe. La dirección indicará un único punto de contacto con el fabricante. Los datos de contacto figurarán en una lengua fácilmente comprensible para los usuarios finales y para las autoridades de vigilancia del mercado.
4. Los importadores se asegurarán de que, mientras una máquina móvil no de carretera con homologación de tipo UE esté bajo su responsabilidad y esté destinada a ser comercializada, las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan su conformidad con las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.

Artículo 10

Obligaciones específicas de los importadores

1. Los importadores no comercializarán máquinas móviles no de carretera que no sean conformes con el presente Reglamento hasta que hayan sido puestas en conformidad.
2. Los importadores que tengan motivos suficientes para creer que una máquina móvil no de carretera que han comercializado no es conforme con el presente Reglamento adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias para que esta máquina sea conforme, retirarla del mercado o recuperarla, según corresponda.
3. Los importadores que tengan motivos suficientes para creer que una máquina móvil no de carretera que han comercializado comporta un riesgo grave informarán inmediatamente de ello al fabricante y a las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado de los Estados miembros en los que la hayan introducido en el mercado o puesto en servicio.

Los importadores les informarán asimismo de cualquier medida que se haya tomado y darán detalles sobre el riesgo grave y las medidas correctoras adoptadas por el fabricante.

4. Durante un período de diez años desde la introducción en el mercado de la máquina móvil no de carretera, los importadores mantendrán una copia del certificado de conformidad a disposición de las autoridades de homologación y de vigilancia del

mercado y se asegurarán de que, previa petición, dichas autoridades puedan disponer del expediente de homologación.

5. Previa solicitud motivada de una autoridad nacional, los importadores facilitarán a esta toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad de una máquina móvil no de carretera en una lengua que dicha autoridad pueda comprender con facilidad. A petición de esa autoridad, los importadores cooperarán con ella en cualquier acción destinada a eliminar los riesgos que comporten las máquinas móviles no de carretera que hayan introducido en el mercado.
6. Los importadores llevarán un registro de las reclamaciones y recuperaciones relacionadas con las máquinas móviles no de carretera que hayan introducido en el mercado y mantendrán informados a sus distribuidores de dichas reclamaciones y recuperaciones.

Artículo 11

Obligaciones generales de los distribuidores

1. Al comercializar una máquina móvil no de carretera con homologación de tipo UE, los distribuidores actuarán prestando la debida atención a las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.
2. Antes de comercializar una máquina móvil no de carretera con homologación de tipo UE, los distribuidores verificarán que se cumplen las condiciones siguientes:
 - a) la máquina móvil no de carretera lleva la placa reglamentaria y el marcado requeridos por el presente Reglamento;
 - b) la máquina va acompañada del certificado de conformidad;
 - c) los documentos, la información y las instrucciones para el usuario se han elaborado con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento.
 - d) se han cumplido las obligaciones establecidas en el artículo 6, apartados 3 y 4, y en el artículo 9, apartado 3, en su caso.
3. Los distribuidores se asegurarán de que, mientras una máquina móvil no de carretera con homologación de tipo UE esté bajo su responsabilidad, las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan su conformidad con el presente Reglamento.

Artículo 12

Obligaciones específicas de los distribuidores

1. Cuando los distribuidores tengan motivos suficientes para creer que una máquina móvil no de carretera no es conforme con el presente Reglamento, informarán de ello al fabricante, al importador y a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE, y no comercializarán dicha máquina hasta que haya sido puesta en conformidad.
2. Los distribuidores que tengan motivos suficientes para creer que una máquina móvil no de carretera que han comercializado no es conforme con el presente Reglamento informarán de ello al fabricante, al importador y a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE.

3. Los distribuidores que tengan motivos suficientes para creer que una máquina móvil no de carretera que han comercializado comporta un riesgo grave informarán inmediatamente de ello al fabricante, al importador y a las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado de los Estados miembros en los que la hayan comercializado.

Los distribuidores les informarán asimismo de cualquier medida que se haya adoptado y facilitarán detalles, en particular, del riesgo grave y de las medidas correctoras adoptadas por el fabricante.

4. Previa solicitud motivada de una autoridad nacional, los distribuidores se asegurarán de que el fabricante facilite a la autoridad nacional la información especificada en el artículo 7, apartado 4, o de que el importador facilite a la autoridad nacional la información especificada en el artículo 10, apartado 4. A petición de esa autoridad, cooperarán con ella en cualquier acción emprendida con arreglo al artículo 19 del Reglamento (UE) 2019/1020 para eliminar los riesgos que comporten las máquinas móviles no de carretera que hayan comercializado.
5. Los distribuidores informarán inmediatamente al fabricante correspondiente de cuantas reclamaciones reciban acerca de riesgos, presuntos incidentes o problemas de no conformidad con las máquinas móviles no de carretera que hayan comercializado.

Artículo 13

Casos en que las obligaciones de los fabricantes son aplicables a los importadores y a los distribuidores

Los importadores o distribuidores serán considerados fabricantes a efectos del presente Reglamento y estarán sujetos a las obligaciones de los fabricantes en cualquiera de los siguientes casos:

- a) siempre que comercialicen, matriculen o sean responsables de la puesta en servicio de una máquina móvil no de carretera con su nombre o marca comercial;
- b) siempre que modifiquen dicha máquina de tal modo que pueda afectar a la conformidad con el presente Reglamento.

Artículo 14

Identificación de los agentes económicos

Los agentes económicos identificarán, previa solicitud, ante las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado, durante un período de diez años a partir de la introducción en el mercado de máquinas móviles no de carretera, lo siguiente:

- a) a todo agente económico que les haya suministrado una máquina móvil no de carretera;
- b) a todo agente económico al que hayan suministrado una máquina móvil no de carretera.

Artículo 15

Requisitos técnicos de las máquinas móviles no de carretera

1. Las máquinas móviles no de carretera se diseñarán, fabricarán y montarán de forma que se minimice el riesgo de lesiones para sus ocupantes y otras personas y de daños a la infraestructura viaria en la zona circundante a la máquina mientras dicha máquina móvil no de carretera circula por una vía pública.
2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 47 relativos a las normas detalladas sobre los requisitos establecidos en el apartado 1 respecto a los siguientes elementos:
 - a) la integridad de la estructura del vehículo;
 - b) la velocidad máxima de fabricación, el regulador de velocidad, los dispositivos de limitación de velocidad y el velocímetro;
 - c) los dispositivos de frenado;
 - d) la dirección;
 - e) el campo de visión;
 - f) los limpiaparabrisas;
 - g) el acristalamiento y su instalación;
 - h) los dispositivos de visión indirecta;
 - i) los dispositivos de alumbrado y su instalación;
 - j) la posición del exterior del vehículo y los accesorios en el uso en carretera, incluidos los equipos de trabajo y la estructura basculante;
 - k) aparatos productores de señales acústicas y su instalación;
 - l) sistemas de calefacción, deshielo y desempañado;
 - m) emplazamientos de la placa de matrícula;
 - n) placa reglamentaria y marcado;
 - o) dimensiones;
 - p) masas, incluida la masa máxima en carga en carretera;
 - q) depósitos de combustible;
 - r) neumáticos;
 - s) marcha atrás;
 - t) orugas;
 - u) dispositivos mecánicos de acoplamiento;
 - v) plazas de asiento y sistemas de retención del conductor y de los demás ocupantes;
 - w) manual de uso en carretera del operario;
 - x) controles del operario para el uso en carretera;
 - y) información, señales de advertencia y distintivos para el uso en carretera.

Los actos delegados a los que se refiere el párrafo primero podrán establecer normas detalladas para cualquier otro elemento, cuando sea necesario debido al progreso técnico y científico, y para garantizar el cumplimiento del apartado 1.

Los actos delegados a los que se refiere el párrafo primero también incluirán, cuando proceda, normas detalladas sobre los siguientes aspectos:

- a) los procedimientos de ensayo elegidos de entre los enumerados en el artículo 21, apartado 3;
- b) los métodos de ensayo;
- c) los parámetros o valores límite en relación con cualquiera de los elementos enumerados en el párrafo primero;
- d) la descripción de los equipos o piezas con los que estarán equipadas las máquinas móviles no de carretera;
- e) las características específicas de las máquinas móviles no de carretera.

Los actos delegados a los que se refiere el párrafo primero especificarán las clases o categorías a las que se apliquen las normas detalladas y podrán establecer normas detalladas diferentes en función de las distintas clases o categorías de máquinas móviles no de carretera.

Artículo 16

Comercialización, matriculación o puesta en servicio de máquinas móviles no de carretera

1. Las máquinas móviles no de carretera no se comercializarán, matricularán ni pondrán en servicio a menos que sean conformes con el presente Reglamento.
2. Las máquinas móviles no de carretera solo serán conformes con el presente Reglamento si se han cumplido las obligaciones establecidas en él correspondientes a dichas máquinas.

CAPÍTULO III

PROCEDIMIENTO DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 17

Solicitud de la homologación de tipo UE

1. Cualquier persona física o jurídica podrá presentar una solicitud de homologación de tipo UE en cualquier Estado miembro.
La solicitud de homologación UE se presentará a una autoridad de homologación.
En caso de que el solicitante de la homologación de tipo UE esté establecido fuera de la Unión, dicho solicitante nombrará a un único representante establecido en la Unión para que lo represente ante la autoridad de homologación.
2. La homologación de tipo UE consistirá en homologar una máquina móvil no de carretera completa en una única operación.
3. Para cada tipo de máquina móvil no de carretera solo podrá presentarse una solicitud de homologación de tipo UE, en un único Estado miembro y a una única autoridad de homologación.

4. Se presentará una solicitud de homologación de tipo UE aparte para cada tipo que se desee homologar.

Artículo 18

Expediente del fabricante

1. Al presentar una solicitud con arreglo al artículo 17, apartado 1, el solicitante de la homologación de tipo UE facilitará a la autoridad de homologación un expediente del fabricante.
2. El expediente del fabricante contendrá lo siguiente:
 - a) una ficha de características;
 - b) todos los datos, dibujos y fotografías y demás información pertinente;
 - c) la declaración UE de conformidad establecida en la legislación de la Unión aplicable que armonice las condiciones para la comercialización de los productos;
 - d) cualquier información exigida por la autoridad de homologación en el contexto del procedimiento de solicitud.
3. El expediente del fabricante se transmitirá en papel o en un formato electrónico que sea aceptado por el servicio técnico y la autoridad de homologación.
4. La Comisión determinará los modelos de ficha de características y de expediente del fabricante mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2.

CAPÍTULO IV

APLICACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 19

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

1. Las autoridades de homologación solo concederán una homologación de tipo UE para cada tipo de máquina móvil no de carretera.
2. Las autoridades de homologación verificarán cuanto sigue:
 - a) las disposiciones relativas a la conformidad de la producción a las que se refiere el artículo 22; y
 - b) la conformidad del tipo de máquina móvil no de carretera con los requisitos técnicos aplicables.

Si una autoridad de homologación considera que un tipo de máquina móvil no de carretera, pese a su conformidad con los requisitos técnicos pertinentes, comporta un riesgo grave, 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.

3. La autoridad de homologación informará sin demora a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros de toda denegación o retirada de una homologación de tipo UE, motivando su decisión, por medio de un sistema común de intercambio electrónico seguro.
4. La autoridad de homologación reunirá un expediente de homologación que incluya todos los elementos siguientes:
 - a) el expediente del fabricante, acompañado de las actas de ensayo y todos los demás documentos que el servicio técnico o la propia autoridad de homologación hayan añadido a dicho expediente del fabricante en el desempeño de sus tareas;
 - b) un índice en el que se enumere su contenido y cuyas páginas estén 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. La autoridad de homologación mantendrá disponible la información incluida en el expediente de homologación durante un período de diez años una vez finalizada la validez de la homologación correspondiente.
5. La Comisión podrá tener acceso al sistema común de intercambio electrónico seguro a que se refieren el apartado 3 y el artículo 20, apartado 3, el artículo 25, apartado 3, y el artículo 26, apartado 5. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan el formato de los documentos electrónicos que tengan que estar disponibles a través de dicho sistema, el mecanismo de intercambio, los procedimientos de información a las autoridades sobre concesiones de homologación de tipo UE, modificaciones, denegaciones y retiradas de estos y sobre las medidas de seguridad pertinentes. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2.

Artículo 20

Certificado de homologación de tipo UE

1. Cuando se conceda una homologación de tipo UE, la autoridad de homologación expedirá un certificado de homologación de tipo UE al solicitante de dicha homologación.

El certificado de homologación de tipo UE seguirá siendo válido mientras la homologación de tipo UE sea válida.

El certificado de homologación de tipo UE será modificado por la autoridad de homologación cuando se modifique la homologación de tipo UE pertinente.
2. El certificado de homologación de tipo UE contendrá todos los anexos siguientes:
 - a) el expediente de homologación;
 - b) la hoja de resultados de los ensayos;

- c) el nombre de las personas autorizadas a firmar los certificados de conformidad, muestras de sus firmas e indicación de su cargo en la empresa;
 - d) un ejemplar cumplimentado del certificado de conformidad.
3. Los certificados de homologación de tipo UE se numerarán con arreglo a un sistema armonizado establecido por la Comisión mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2. La autoridad de homologación enviará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, en el plazo de un mes a partir de la expedición del certificado de homologación de tipo UE, una copia del certificado de homologación de tipo UE de la máquina móvil no de carretera, con sus anexos, por medio de un sistema común de intercambio electrónico seguro.
4. El certificado de homologación de tipo UE se expedirá con arreglo al modelo establecido por la Comisión mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2. En relación con cada tipo de máquina móvil no de carretera, 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;
 - b) elaborar el índice del expediente de homologación;
 - c) expedir al solicitante de la homologación de tipo UE, sin demora alguna, el certificado cumplimentado, junto con sus anexos.
5. La Comisión establecerá el modelo para la hoja de resultados de los ensayos mencionada en el apartado 2, letra b), mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2.
6. En el caso de una homologación de tipo UE para la cual, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 29, se hayan impuesto restricciones respecto a su validez, deberán especificarse dichas restricciones en el certificado de homologación de tipo UE.
7. La autoridad de homologación establecerá una lista de requisitos o actos aplicables y adjuntará dicha lista al certificado de homologación de tipo UE. La Comisión adoptará el modelo para este tipo de lista mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2.

Artículo 21

Demostración del cumplimiento para la homologación de tipo UE

1. A efectos de la concesión de la homologación de tipo UE, deberá demostrarse el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento y, en particular, de los requisitos técnicos aplicables.
2. El solicitante de la homologación de tipo UE demostrará el cumplimiento de los requisitos técnicos aplicables mediante la presentación de documentación técnica.
3. La documentación técnica a que se refiere el apartado 2 incluirá, si los actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento requieren que se realicen

ensayos, las actas de ensayo pertinentes resultantes de los siguientes procedimientos de ensayo:

- a) los ensayos efectuados por el fabricante;
 - b) los ensayos efectuados por un servicio técnico designado para llevar a cabo dicha actividad o por el servicio técnico interno acreditado de dicho fabricante al que se refiere el artículo 40;
 - c) los ensayos efectuados por el fabricante bajo la supervisión de un servicio técnico designado para llevar a cabo dicha actividad, distinto del servicio técnico interno acreditado a que se refiere el artículo 40.
4. Para la homologación de tipo UE de máquinas móviles no de carretera, se aceptarán los componentes o las unidades técnicas independientes que hayan obtenido la homologación de tipo de conformidad con los procedimientos y requisitos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 167/2013 o en el Reglamento (UE) 2018/858, siempre que estén correctamente instalados e integrados en la máquina móvil no de carretera y no afecten a la conformidad de dicha máquina con los requisitos técnicos aplicables.
 5. El formato de las actas de ensayo a que se refiere el apartado 3 cumplirá los requisitos generales establecidos por la Comisión mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2.
 6. El solicitante de la homologación de tipo UE pondrá a disposición de la autoridad de homologación tantas máquinas móviles no de carretera como exijan los correspondientes actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento para la realización de los ensayos requeridos por dichos actos delegados.

Los ensayos requeridos se llevarán a cabo en máquinas móviles no de carretera que sean representativas del tipo que ha de homologarse.

Sin embargo, el solicitante de la homologación de tipo UE podrá seleccionar, poniéndose de acuerdo con la autoridad de homologación, una máquina móvil no de carretera que, aunque no sea representativa del tipo que ha de ser homologado, reúna algunas 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.

7. Como alternativa a los procedimientos de ensayo a que se refiere el apartado 3, y a condición de obtener el acuerdo de la autoridad de homologación, podrán utilizarse, a petición del solicitante, métodos virtuales de ensayo en lo que respecta a los requisitos establecidos en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 9.
8. Los métodos virtuales de ensayo deberán cumplir las condiciones establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 9.
9. A fin de garantizar que los resultados obtenidos con los ensayos virtuales sean tan significativos como los obtenidos con ensayos físicos, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 47, que fijen los requisitos cuyo cumplimiento puede comprobarse mediante ensayos virtuales y las condiciones en las que se han de efectuar dichos ensayos virtuales.

Artículo 22

Disposiciones relativas a la conformidad de la producción

1. La autoridad de homologación que conceda una homologación de tipo UE, en colaboración, si es preciso, con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, tomará las medidas necesarias para comprobar que se han adoptado las disposiciones relativas a la producción adecuadas para garantizar que la máquina móvil no de carretera en producción sea conforme con el tipo homologado y a los planes de control documentados, que deberán acordarse con el titular de la homologación de tipo UE para cada homologación.
2. La autoridad de homologación comprobará que el titular de la homologación de tipo UE ha expedido un número suficiente de muestras de certificados de conformidad con el artículo 27 y ha adoptado las disposiciones adecuadas para garantizar que los datos de los certificados de conformidad sean correctos.
3. La autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE, en colaboración, si es preciso, con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, tomará las medidas necesarias en relación con dicha homologación para comprobar que las disposiciones a que se refieren los apartados 1 y 2 siguen siendo adecuadas, de forma que las máquinas móviles no de carretera en producción se sigan ajustando al tipo homologado y los certificados de conformidad continúen cumpliendo lo dispuesto en el artículo 27.
4. La autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE podrá llevar a cabo cualquiera de las comprobaciones o ensayos requeridos para la homologación de tipo UE en muestras tomadas en las instalaciones del titular de la homologación de tipo UE, incluidas las instalaciones de producción.
5. Cuando una autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE constate que las disposiciones a las que se refieren los apartados 1 y 2 no se están aplicando, se apartan significativamente de las disposiciones y planes de control acordados 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 siga correctamente o retirará la homologación de tipo UE.

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 47 en lo referente a las disposiciones específicas relativas a la conformidad de la producción.

CAPÍTULO V

MODIFICACIONES DE LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 23

Disposiciones generales

1. El titular de la homologación de tipo UE deberá informar, sin demora alguna, 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.

2. La autoridad de homologación decidirá cuál de los procedimientos establecidos en el artículo 24 debe seguirse.
3. Si es necesario, la autoridad de homologación podrá decidir, previa consulta con el titular de la homologación de tipo UE, que es preciso conceder una modificación de la homologación de tipo UE.
4. El titular de la homologación de tipo UE que vaya a modificarse presentará una solicitud de modificación de una homologación de tipo UE a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE que deba modificarse.
5. Cuando la autoridad de homologación considere que, para llevar a cabo la modificación de una homologación de tipo UE, es preciso repetir las inspecciones o los ensayos, lo comunicará al titular de la homologación de tipo UE que deba modificarse.

Los procedimientos mencionados en el artículo 24 únicamente se aplicarán si, sobre la base de tales inspecciones o ensayos, la autoridad de homologación llega a la conclusión de que siguen cumpliéndose los requisitos para la homologación de tipo UE.

Artículo 24

Modificaciones de la homologación de tipo UE

1. Cuando la autoridad de homologación confirme que la información que figura en el expediente de homologación ha cambiado, concederá una modificación de la homologación de tipo UE para la que se haya presentado la solicitud de conformidad con el artículo 23.
2. La autoridad de homologación considerará la modificación una «revisión», si no es necesario repetir inspecciones o ensayos.

En tal caso, la autoridad de homologación expedirá las páginas revisadas del expediente de homologación, según proceda, señalando claramente en cada página revisada el tipo de cambio introducido y la fecha de reexpedición. Se considerará cumplido este requisito mediante una versión consolidada y actualizada del expediente de homologación, que lleve adjunta una descripción detallada de los cambios.

3. La autoridad de homologación considerará la modificación una «extensión» si 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) son aplicables nuevos requisitos con arreglo a cualquier acto delegado adoptado en virtud del presente Reglamento que se aplique a la máquina móvil no de carretera que haya obtenido la homologación de tipo.
4. Siempre que se expidan páginas modificadas del expediente de homologación o una versión consolidada y actualizada de este, se modificará en consonancia el índice del expediente de homologación adjunto al certificado de homologación de tipo, de forma que conste la fecha de la extensión o la revisión más recientes o la fecha de la última consolidación de la versión actualizada.

5. No se exigirá modificar la homologación de tipo UE de una máquina móvil no de carretera cuando los nuevos requisitos a los que se refiere el apartado 3, letra c) no sean pertinentes, desde un punto de vista técnico, para ese tipo de máquina móvil no de carretera.

Artículo 25

Expedición y notificación de modificaciones

1. Cuando se trate de una revisión, la autoridad de homologación expedirá y entregará al titular de la homologación de tipo UE los documentos revisados o la versión consolidada y actualizada, según corresponda, incluido el índice revisado del expediente de homologación.
2. Cuando se trate de una extensión, la autoridad de homologación expedirá un certificado de homologación de tipo UE actualizado e identificado por un número de extensión, que irá aumentando con el número de extensiones sucesivas que ya se hayan concedido. En dicho certificado se indicará claramente el motivo de la extensión y la fecha de la nueva expedición del certificado de homologación de tipo UE actualizado. Se actualizarán todas las secciones pertinentes del certificado, sus anexos y el índice del expediente de homologación.

La autoridad de homologación expedirá y entregará al titular de la homologación de tipo UE el certificado actualizado y sus anexos.

3. La autoridad de homologación notificará toda modificación realizada a homologaciones de tipo UE a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, por medio de un sistema común de intercambio electrónico seguro.

CAPÍTULO VI

VALIDEZ DE LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 26

Expiración de la validez

1. Las homologaciones de tipo UE se concederán con duración ilimitada.
2. Una homologación de tipo UE dejará de ser válida en cualquiera de los siguientes casos:
 - a) cuando la fabricación de la máquina móvil no de carretera con la homologación de tipo UE cese definitivamente de manera voluntaria;
 - b) cuando nuevos requisitos aplicables a la máquina móvil no de carretera con la homologación de tipo UE sean obligatorios para la comercialización, la matriculación o la puesta en servicio de máquinas móviles no de carretera y no sea posible actualizar la homologación de tipo con arreglo al capítulo V;
 - c) cuando la validez de la homologación de tipo UE expire como consecuencia de una restricción de conformidad con el artículo 29, apartado 3;

- d) cuando la homologación de tipo UE se haya retirado con arreglo al artículo 22, apartado 5.

Sin embargo, en el caso del párrafo primero, letra b), la homologación de tipo UE y el correspondiente certificado de homologación de tipo UE dejarán de ser válidos dieciocho meses después de la fecha de aplicabilidad de los nuevos requisitos a que se refiere el párrafo primero, letra b).

3. Cuando solo se vea afectada una variante de un tipo o una versión de una variante, la homologación de tipo UE de la máquina móvil no de carretera en cuestión dejará de ser válida únicamente en lo que concierne a esa variante o versión concretas.
4. Cuando cese definitivamente la fabricación de un tipo concreto de máquina móvil no de carretera, el titular de la homologación de tipo UE lo notificará a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE correspondiente a dicha máquina móvil no de carretera.
5. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la notificación a que se refiere el apartado 4, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE correspondiente a la máquina móvil no de carretera lo comunicará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros por medio de un sistema común de intercambio electrónico seguro.
6. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 4 y 5, en aquellos casos en que una homologación de tipo UE de una máquina móvil no de carretera vaya a dejar de ser válida, el titular de la homologación de tipo UE se lo notificará a la autoridad de homologación que concedió la correspondiente 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 por medio de un sistema común de intercambio electrónico seguro.
7. En la comunicación a que se refiere el apartado 6 se especificará, en concreto, la fecha de fabricación y el número de identificación del vehículo de la última máquina móvil no de carretera fabricada.

CAPÍTULO VII

CERTIFICADO DE CONFORMIDAD Y PLACA REGLAMENTARIA CON EL MARCADO

Artículo 27

Certificado de conformidad

1. El fabricante entregará un certificado de conformidad que acompañará a cada máquina móvil no de carretera fabricada de conformidad con la máquina móvil no de carretera con homologación de tipo UE.
2. El certificado de conformidad se entregará gratuitamente al usuario final junto con la máquina móvil no de carretera. Su entrega no podrá depender de una solicitud

expresa ni de la presentación de información adicional al titular de la homologación de tipo UE.

3. El certificado de conformidad podrá proporcionarse en papel o en formato electrónico.

Sin embargo, si en el momento de la adquisición de la máquina móvil no de carretera el comprador solicita un formato impreso de dicho certificado, este se facilitará gratuitamente en papel.

4. Durante un período de diez años tras la fecha de fabricación de la máquina móvil no de carretera, el fabricante expedirá, a petición del propietario de una máquina móvil no de carretera, un duplicado del certificado de conformidad previo pago de un importe que no sobrepase el coste de su expedición. Todo certificado duplicado llevará de manera visible en el anverso la indicación «duplicado» en la lengua en que se haya redactado el certificado de conformidad.
5. El fabricante utilizará el modelo de certificado de conformidad adoptado por la Comisión mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2. El certificado de conformidad estará diseñado para impedir las falsificaciones. Con tal fin, el acto de ejecución estipulará que el formato utilizado en el certificado esté protegido mediante diversos dispositivos de seguridad. El certificado de conformidad se redactará en una lengua oficial de un Estado miembro. Toda autoridad de homologación podrá solicitar al fabricante que el certificado de conformidad se traduzca a sus propias lenguas oficiales.
6. La persona autorizada para firmar certificados de conformidad pertenecerá a la organización del fabricante y estará debidamente autorizada por la dirección para asumir plenamente la responsabilidad jurídica del fabricante con respecto al diseño y la fabricación de la máquina móvil no de carretera o la conformidad de la producción de la máquina.
7. El certificado de conformidad estará cumplimentado en su totalidad y no contendrá restricciones relativas al uso de la máquina móvil no de carretera distintas de las recogidas en el presente Reglamento.
8. En el caso de las máquinas móviles no de carretera homologadas con arreglo al artículo 29, apartado 2, el certificado de conformidad incluirá en su título el texto: «Para máquinas móviles no de carretera que han recibido la homologación de tipo en aplicación del artículo 29, apartado 2, del [OP: *insértese el nombre completo y la fecha del presente Reglamento - acto adoptado*] (homologación provisional)».
9. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el fabricante podrá transmitir, por medios electrónicos, el certificado de conformidad al organismo competente en materia de matriculación de cualquier Estado miembro.

Artículo 28

Placa reglamentaria con el marcado de las máquinas móviles no de carretera

1. El fabricante de una máquina móvil no de carretera colocará en cada máquina móvil no de carretera fabricada de conformidad con el tipo homologado una placa reglamentaria con el marcado.

2. La placa reglamentaria con el marcado será conforme al modelo establecido por la Comisión mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2. El primero de esos actos de ejecución se adoptará a más tardar el *[OP: insértese la fecha correspondiente a treinta meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento]*.

CAPÍTULO VIII

NUEVAS TECNOLOGÍAS O NUEVOS CONCEPTOS

Artículo 29

Exenciones para nuevas tecnologías o nuevos conceptos

1. La solicitud a la que se refiere el artículo 17 podrá presentarse con respecto a un tipo de máquina móvil no de carretera que incorpore nuevas tecnologías o conceptos que sean incompatibles con los requisitos técnicos aplicables.
2. La autoridad de homologación concederá la homologación de tipo UE de la máquina móvil no de carretera a la que se refiere el apartado 1 tras evaluar el cumplimiento de todas las condiciones siguientes:
 - a) en la solicitud se mencionan las razones por las que las tecnologías o conceptos en cuestión son incompatibles con los requisitos técnicos aplicables;
 - b) en la solicitud se describen las implicaciones en relación con los aspectos cubiertos de la nueva tecnología y las medidas tomadas a fin de garantizar al menos un nivel de protección en relación con los aspectos cubiertos equivalente al proporcionado por los requisitos para los que se solicita la exención;
 - c) se presentan descripciones y resultados de los ensayos efectuados por un servicio técnico designado para llevar a cabo dicha actividad o por el servicio técnico interno acreditado de dicho fabricante a que se refiere el artículo 38 que demuestran el cumplimiento de la condición establecida en la letra b).
3. La concesión de dicha homologación de tipo UE en exención de las nuevas tecnologías o nuevos conceptos estará sujeta a la autorización de la Comisión. Esta autorización o la denegación de la concesión de una autorización se concederán mediante un acto de ejecución. Dicho acto de ejecución se adoptará con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 46, apartado 2.

En su caso, el acto de ejecución especificará si la autorización que concede está sujeta a restricciones, incluido un período de validez.

En cualquier caso, la validez de la homologación de tipo UE no podrá ser inferior a treinta y seis meses.
4. En espera de la decisión de la Comisión sobre la autorización, la autoridad de homologación podrá conceder una homologación de tipo UE provisional.

Sin embargo, esta homologación de tipo UE será válida únicamente en el territorio de ese Estado miembro, en relación con un tipo de máquina móvil no de carretera

objeto de la exención que desea obtenerse, y los Estados miembros cuya autoridad de homologación haya aceptado dicha homologación de conformidad con el apartado 5.

La autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE provisional informará sin demora a la Comisión y a las demás autoridades de homologación mediante un expediente que contenga la información a que se refiere el apartado 2 de que se cumplen todas las condiciones mencionadas en dicho apartado.

El carácter provisional y la validez territorial limitada deberán quedar patentes en el encabezamiento del certificado de homologación de tipo y del certificado de conformidad. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución a fin de establecer modelos para el certificado de homologación de tipo y el certificado de conformidad a efectos del presente apartado. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2.

5. Una autoridad de homologación distinta de la mencionada en el apartado 4 podrá aceptar por escrito la homologación de tipo UE provisional a que se refiere el apartado 4, de modo que la validez de dicha homologación provisional se extienda al territorio de ese Estado miembro.
6. Cuando la Comisión deniegue la autorización, la autoridad de homologación comunicará inmediatamente al titular de la homologación de tipo provisional mencionada en el apartado 3 que la homologación provisional quedará derogada seis meses después de la fecha de aplicación del acto de ejecución a que se refiere el apartado 3.

Sin embargo, se permitirá la introducción en el mercado, matriculación o puesta en servicio de una máquina móvil no de carretera en el Estado miembro cuya autoridad de homologación haya concedido tal homologación y en cualquier Estado miembro cuya autoridad de homologación la haya aceptado, siempre que:

- a) la máquina haya sido fabricada de conformidad con la homologación de tipo UE provisional antes de que dejara de ser válida;
- b) la máquina lleve la placa reglamentaria y el marcado requeridos por el presente Reglamento;
- c) la máquina vaya acompañada del certificado provisional de conformidad; y
- d) los documentos, la información y las instrucciones para el usuario se hayan elaborado con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento.

Artículo 30

Modificación subsiguiente de los actos delegados y de ejecución

7. En los casos en que la Comisión haya autorizado la concesión de una exención con arreglo a lo dispuesto en el artículo 29, tomará inmediatamente las medidas necesarias, en su caso, para modificar los actos delegados o de ejecución afectados en función de los avances tecnológicos.
8. Tan pronto como se hayan modificado los actos pertinentes, se levantará toda restricción en la decisión de la Comisión de autorizar la exención.
9. Si no se han tomado las medidas necesarias para modificar 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 de tipo UE mediante una decisión de ejecución adoptada de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2.

CAPÍTULO IX

CLÁUSULAS DE SALVAGUARDIA

Artículo 31

Evaluación nacional relativa a máquinas móviles no de carretera de las que se sospecha que comportan un riesgo grave o que no son conformes

1. Cuando la autoridad de vigilancia del mercado de un Estado miembro, basándose en sus propias actividades de vigilancia del mercado, en la información facilitada por una autoridad de homologación o por un fabricante o en reclamaciones, tenga motivos suficientes para pensar que una máquina móvil no de carretera comporta un riesgo grave o no es conforme con el presente Reglamento, llevará a cabo una evaluación de la máquina móvil no de carretera de que se trate que abarque las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.
2. Los agentes económicos correspondientes y las autoridades de homologación competentes cooperarán plenamente con las autoridades de vigilancia del mercado.

Artículo 32

Procedimientos nacionales en el caso de máquinas móviles no de carretera que comportan un riesgo grave o no son conformes

1. Cuando, tras haber efectuado la evaluación con arreglo al artículo 31, la autoridad de vigilancia del mercado considere que una máquina móvil no de carretera comporta un riesgo grave, requerirá sin demora al agente económico en cuestión que adopte todas las medidas correctoras adecuadas sin demora para asegurarse de que la máquina móvil no de carretera ya no comporte ese riesgo.
2. Cuando, tras haber efectuado la evaluación con arreglo al artículo 31, la autoridad de vigilancia del mercado considere que una máquina móvil no de carretera no es conforme con el presente Reglamento, pero no comporta un riesgo grave tal y como se contempla en el apartado 1, dicha autoridad requerirá sin demora al agente económico en cuestión que adopte todas las medidas correctoras adecuadas en un plazo razonable para poner en conformidad esa máquina. Dicho plazo será proporcional a la gravedad del incumplimiento.
3. Los agentes económicos se asegurarán, conforme a las obligaciones establecidas en los artículos 6 a 13, de que se adopten todas las medidas correctoras adecuadas en relación con todas las máquinas móviles no de carretera afectadas que hayan introducido en el mercado, matriculado o puesto en servicio.
4. Si los agentes económicos no adoptan las medidas correctoras apropiadas en el plazo pertinente indicado en el apartado 1 o 2 o cuando el riesgo exija actuar con rapidez, las autoridades nacionales adoptarán todas las medidas restrictivas provisionales apropiadas para prohibir o restringir en sus mercados nacionales la comercialización,

la matriculación, incluida la prohibición de circular por la vía pública, o la puesta en servicio de las máquinas móviles no de carretera afectadas, o para retirarlas del mercado o recuperarlas.

5. El artículo 18 del Reglamento (UE) 2019/1020 se aplicará a las medidas restrictivas a las que se refiere el apartado 4.

Artículo 33

Medidas correctoras y restrictivas a escala de la Unión

1. La autoridad de vigilancia del mercado que adopte medidas correctoras o restrictivas de conformidad con el artículo 32 lo notificará sin demora a la Comisión y a las autoridades nacionales de los demás Estados miembros, por medio del sistema de información y comunicación al que se refiere el artículo 34, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1020.

Dicho Estado miembro también informará sin demora de sus conclusiones a la autoridad de homologación que haya concedido la homologación. En el caso de las máquinas no de carretera que comporten un riesgo grave, las medidas correctoras o restrictivas también se notificarán a través del sistema de intercambio rápido de información (RAPEX) al que se refiere el artículo 12 de la Directiva 2001/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³¹.

La información proporcionada con arreglo a los párrafos primero y segundo incluirá todos los detalles de que se disponga, en particular los datos necesarios para la identificación de la máquina móvil no de carretera afectada, el origen de dicha máquina móvil no de carretera, la naturaleza del incumplimiento alegado o del riesgo planteado, la naturaleza y la duración de las medidas correctoras y restrictivas nacionales adoptadas y, en su caso, los argumentos expresados por el agente económico en cuestión.

2. El Estado miembro que adopte las medidas correctoras o restrictivas indicará si el riesgo o el incumplimiento se debe a alguna de las razones siguientes:
 - a) el incumplimiento del presente Reglamento por parte de la máquina móvil no de carretera; o
 - b) la existencia de deficiencias en los actos reguladores pertinentes adoptados en virtud del presente Reglamento.
3. Los Estados miembros que no sean el que adopte medidas correctoras o restrictivas informarán a la Comisión y a los demás Estados miembros, en el plazo de un mes tras la notificación a que se refiere el apartado 1, de toda medida correctora o restrictiva adoptada y de cualquier dato del que dispongan sobre el incumplimiento o el riesgo de la máquina móvil no de carretera en cuestión y, en caso de desacuerdo con la medida nacional notificada, de sus objeciones al respecto.
4. Si, en el plazo de tres meses después de la notificación a que se refiere el apartado 1, ningún otro Estado miembro ni la Comisión formulan objeción alguna sobre una medida nacional notificada, los demás Estados miembros velarán por que se adopten

³¹ Directiva 2001/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de diciembre de 2001, relativa a la seguridad general de los productos (DO L 11 de 15.1.2002, p. 4).

sin demora medidas correctoras o restrictivas similares en su territorio con respecto a la máquina móvil no de carretera de que se trate.

5. Si, en el plazo de tres meses tras la notificación indicada en el apartado 1, otro Estado miembro o la Comisión presentan objeciones sobre una medida nacional notificada, o si la Comisión considera que una medida nacional notificada es contraria al Derecho de la Unión, la Comisión consultará, sin demora, a los Estados miembros afectados y al agente o agentes económicos pertinentes.
6. Basándose en la consulta a la que se refiere el apartado 5, la Comisión adoptará actos de ejecución para decidir respecto de medidas correctoras o restrictivas armonizadas a escala de la Unión. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2.
7. La Comisión comunicará inmediatamente la decisión a la que hace referencia el apartado 6 al agente o agentes económicos pertinentes. Los Estados miembros velarán por el cumplimiento de las medidas recogidas en los actos a los que se refiere el apartado 6 sin demora e informarán de ello a la Comisión.
8. Si la Comisión considera que una medida nacional notificada no está justificada o es contraria al Derecho de la Unión, el Estado miembro en cuestión la retirará o adaptará, con arreglo a la decisión de la Comisión a la que se refiere el apartado 6.
9. Cuando el riesgo o el incumplimiento se atribuya a deficiencias en los actos reguladores adoptados en virtud del presente Reglamento, la Comisión propondrá las modificaciones necesarias de los actos en cuestión.
10. Cuando una medida correctora se considere justificada de acuerdo con el presente artículo o sea objeto de los actos de ejecución a que se refiere el apartado 6, dicha medida estará disponible gratuitamente para los titulares de matriculaciones de las máquinas móviles no de carretera afectadas. Cuando se hayan llevado a cabo reparaciones a expensas del titular de la matriculación antes de que se adopte la medida correctora, dichas reparaciones serán reembolsadas por el fabricante por valor del coste de las reparaciones requeridas por la medida correctora.

CAPÍTULO X

INFORMACIÓN TÉCNICA FACILITADA

Artículo 34

Información destinada a los usuarios

1. El fabricante no facilitará ninguna información técnica relacionada con los datos establecidos en el presente Reglamento que difiera de los datos homologados por la autoridad de homologación.
2. El fabricante pondrá a disposición de los usuarios toda la información pertinente y las instrucciones necesarias en las que se describan las condiciones o las restricciones relacionadas con el uso de una máquina móvil no de carretera.
3. La información a que se refiere el apartado 2 se facilitará en el manual de uso en carretera del operario.

4. El manual de uso en carretera del operario, incluida la información a que se refiere el apartado 2, se pondrá a disposición junto con la máquina móvil no de carretera y se facilitará:
 - a) en las lenguas oficiales del Estado miembro en el que vaya a introducirse en el mercado, matricularse o ponerse en servicio la máquina móvil no de carretera, y
 - b) en papel o en formato electrónico.

Cuando el manual del operario se facilite en formato electrónico, el fabricante facilitará información en formato impreso o en papel sobre cómo acceder a dicho manual o dónde encontrarlo, en las lenguas oficiales del Estado miembro en el que vaya a introducirse en el mercado, matricularse o ponerse en servicio la máquina móvil no de carretera.

CAPÍTULO XI

DESIGNACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS

Artículo 35

Requisitos relativos a los servicios técnicos

1. Antes de designar un servicio técnico con arreglo al artículo 37, las autoridades de homologación designadoras se asegurarán de que ese servicio cumple los requisitos establecidos en los apartados 2 a 10 del presente artículo.
2. Los servicios técnicos se constituirán con arreglo a la legislación nacional y tendrán personalidad jurídica, excepto en el caso del servicio técnico que pertenezca a una autoridad de homologación de tipo y en el caso del servicio técnico interno acreditado de un fabricante, al que se refiere el artículo 38.
3. El servicio técnico será un organismo tercero independiente del proceso de diseño, fabricación, suministro o mantenimiento de las máquinas móviles no de carretera que evalúa.

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 las máquinas móviles no de carretera que evalúa, somete a ensayo o inspecciona, 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 categorías de actividades para las que han sido designados de conformidad con el artículo 37, apartado 1, no serán el diseñador, el fabricante, el proveedor o el encargado del mantenimiento de las máquinas móviles no de carretera que deben evaluarse, ni representarán a las partes que participen en estas actividades. Ello no será óbice para el uso de las máquinas móviles no de carretera evaluadas a las que se refiere el apartado 3 que sean necesarias para el funcionamiento del

servicio técnico o para el uso de dichas máquinas móviles no de carretera con fines personales.

5. El servicio técnico se asegurará de que las actividades de sus filiales o subcontratistas no afecten a la confidencialidad, objetividad e imparcialidad de las categorías de actividades para las que ha sido designado.
6. El servicio técnico y su personal llevarán a cabo las categorías de actividades para las que han sido designados 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 presión o incentivo que pudieran ejercer personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de estas actividades.
7. El servicio técnico deberá poder realizar todas las categorías de actividades para las que ha sido designado con arreglo al artículo 37, apartado 1, demostrando, a satisfacción de la autoridad de homologación designadora, que dispone de los elementos que a continuación se indican:
 - a) personal con las capacidades adecuadas, conocimientos técnicos específicos y formación profesional, así como experiencia suficiente y adecuada para realizar las tareas;
 - b) descripciones de los procedimientos pertinentes para las categorías de actividades para las que pretende ser designado que garanticen la transparencia y la reproducibilidad de dichos procedimientos;
 - c) procedimientos para realizar las categorías de actividades para las que pretende ser designado teniendo debidamente en cuenta el grado de complejidad de la tecnología de la máquina móvil no de carretera de que se trate y si el proceso de producción es en masa o en serie, y
 - d) medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas relacionadas con las categorías de actividades para las que pretende ser designado y acceso a todo el equipo o las instalaciones que se requieran.

Además, demostrará a la autoridad de homologación designadora que cumple las normas establecidas en los actos delegados a los que se refiere el artículo 41 que sean pertinentes para las categorías de actividades para las que haya sido designado.

8. Los servicios técnicos, sus máximos directivos y el personal encargado de las evaluaciones serán imparciales. No ejercerán ninguna actividad que pueda entrar en conflicto con su independencia de criterio o su integridad en relación con las categorías de actividades para las que han sido designados.
9. Los servicios técnicos suscribirán un seguro de responsabilidad referente a sus actividades, salvo que el Estado miembro asuma la responsabilidad con arreglo a su legislación nacional, o que el propio Estado miembro sea directamente responsable de la evaluación de la conformidad.
10. 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 de la legislación nacional que le dé efecto, salvo con respecto a la autoridad de homologación designadora o cuando lo requiera la legislación nacional o de la Unión. Se protegerán los derechos de propiedad.

Artículo 36

Filiales y subcontratación de los servicios técnicos

1. Los servicios técnicos solo podrán subcontratar algunas de las actividades para las que han sido designados con arreglo al artículo 37, apartado 1, o delegarlas en una filial previo consentimiento de la autoridad de homologación que los designó.
2. Cuando el servicio técnico subcontrate tareas específicas relacionadas con las categorías de actividades para las que ha sido designado o recurra a una filial, se asegurará de que el subcontratista o la filial cumplen los requisitos establecidos en el artículo 35 e informará a la autoridad de homologación designadora en consecuencia.
3. El servicio técnico asumirá la plena responsabilidad de las tareas realizadas por sus subcontratistas o filiales, con independencia de donde tengan su sede.
4. Los servicios técnicos deberán tener a disposición de la autoridad de homologación que los haya designado los documentos pertinentes sobre la evaluación de las cualificaciones del subcontratista o de la filial y sobre las tareas que estos realicen.

Artículo 37

Designación de los servicios técnicos

1. En función de su ámbito de competencia, los servicios técnicos se designarán para una o varias de las categorías de actividades siguientes:
 - a) categoría A: servicios técnicos que realizan los ensayos contemplados en el presente Reglamento en sus propias instalaciones;
 - b) categoría B: servicios técnicos que supervisan los ensayos contemplados en el presente Reglamento, 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.
2. Podrá designarse a una autoridad de homologación como servicio técnico para una o varias de las actividades mencionadas en el apartado 1.
3. Los servicios técnicos de terceros países no designados con arreglo al artículo 38 podrán ser notificados a los efectos del artículo 41, pero solo si esta aceptación de servicios técnicos está contemplada en un acuerdo bilateral entre la Unión y el tercer país de que se trate. Esto no impedirá que un servicio técnico establecido en virtud de la legislación nacional con arreglo al artículo 35, apartado 2, establezca filiales en terceros países, siempre y cuando estas sean directamente gestionadas y controladas por el servicio técnico designado.

Artículo 38

Servicios técnicos internos acreditados del fabricante

1. Un servicio técnico interno acreditado de un fabricante solamente podrá ser designado para llevar a cabo las actividades de la categoría A a la que se refiere el artículo 37, apartado 1, letra a). Dicho servicio técnico constituirá una parte separada e identificable de la empresa y no participará en el diseño, la fabricación, el suministro o el mantenimiento de las máquinas móviles no de carretera, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que evalúe.
2. Los servicios técnicos internos acreditados serán designados por la autoridad de homologación de un Estado miembro y cumplirán los siguientes requisitos:
 - a) el servicio técnico interno acreditado estará acreditado por un organismo nacional de acreditación, tal como se define en el artículo 2, punto 11, del Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo³² y de conformidad con las normas a las que se refiere el artículo 39;
 - b) el servicio técnico interno acreditado 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 servicio técnico interno acreditado y su personal no ejercerán ninguna actividad que pudiera ser incompatible con su independencia de criterio o su integridad en relación con las categorías de actividades para las que han sido designados;
 - d) el servicio técnico interno acreditado prestará sus servicios exclusivamente a la empresa de la que forme parte.
3. No habrá obligación de notificar a la Comisión el servicio técnico interno acreditado, a efectos de lo dispuesto en el artículo 41, pero la información relativa a su acreditación será puesta a disposición de la autoridad de homologación designadora, previa solicitud de esta, por la empresa de la que forme parte o el organismo nacional de acreditación.

Artículo 39

Normas para la evaluación de los servicios técnicos y los servicios técnicos internos acreditados

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 47 en lo referente a las normas que deben cumplir los servicios técnicos para su evaluación de conformidad con el artículo 40 y a la acreditación de los servicios técnicos internos de conformidad con el artículo 38.

³² Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

Artículo 40

Evaluación de las capacidades de los servicios técnicos

1. La autoridad de homologación designadora elaborará un informe de evaluación en el que se demuestre que se ha evaluado si el servicio técnico candidato cumple los requisitos del presente Reglamento y los actos delegados adoptados en virtud de este. Dicho informe podrá incluir un certificado de acreditación expedido por un organismo de acreditación.
2. La evaluación en la que se base el informe mencionado en el apartado 1 se realizará de conformidad con las normas establecidas en un acto delegado a que se refiere el artículo 39. El informe de evaluación se revisará como mínimo cada tres años.
3. El informe de evaluación se comunicará a la Comisión si lo solicita. En tales casos, 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 homologación designadora remitirá a la Comisión documentos que certifiquen la competencia del servicio técnico y las disposiciones tomadas para garantizar que el servicio técnico es supervisado periódicamente por la autoridad de homologación designadora y cumple los requisitos del presente Reglamento y los actos delegados en virtud del presente Reglamento.
4. La autoridad de homologación que pretenda ser designada como servicio técnico de conformidad con el artículo 37, apartado 2, documentará el cumplimiento mediante 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 servicio técnico interno acreditado deberá cumplir con las disposiciones pertinentes del presente artículo.

Artículo 41

Procedimientos de notificación

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el nombre, la dirección, incluida la dirección de correo electrónico, las personas responsables y la categoría de actividades respecto de todo servicio técnico que hayan designado, así como cualquier modificación posterior de esas designaciones. La notificación especificará, de entre los asuntos enumerados en el anexo del presente Reglamento, aquellos para los que han sido designados los servicios técnicos.
2. Los servicios técnicos podrán realizar las actividades descritas en el artículo 37, apartado 1, en nombre de la autoridad de homologación designadora responsable de la homologación de tipo únicamente si han sido notificados previamente a la Comisión con arreglo al apartado 1 del presente artículo.
3. El servicio técnico al que se refiere el apartado 2 podrá ser designado por varias autoridades de homologación designadoras y notificado por los Estados miembros de dichas autoridades de homologación designadoras, independientemente de la

categoría o categorías de actividades que vaya a realizar de conformidad con el artículo 37, apartado 1.

4. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión todo cambio pertinente que se produzca ulteriormente en la designación.
5. Cuando, en aplicación de los actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento, sea necesario designar una organización específica o un organismo competente que ejerza una actividad no incluida entre las contempladas en el artículo 37, apartado 1, 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 los servicios técnicos notificados con arreglo al presente artículo.

Artículo 42

Cambios en las designaciones

1. Si una autoridad de homologación designadora comprueba que un servicio técnico por ella designado ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en el presente Reglamento o que no está cumpliendo sus obligaciones, o es informada de ello, la autoridad de homologación designadora restringirá, suspenderá o retirará la designación, según el caso, en función de la gravedad del incumplimiento de tales requisitos u obligaciones. El Estado miembro que haya notificado dicho servicio técnico informará de ello inmediatamente a la Comisión. La Comisión modificará en consecuencia la información publicada a la que se refiere el artículo 41, apartado 6.
2. En caso de restricción, suspensión o retirada de la designación o si el servicio técnico cesa su actividad, la autoridad de homologación designadora adoptará las medidas oportunas para garantizar que los expedientes de dicho servicio técnico sean tratados por otro servicio técnico o se pongan a disposición de la autoridad de homologación designadora o de las autoridades de vigilancia del mercado de referencia cuando estas los soliciten.

Artículo 43

Impugnación de la competencia de los 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 le sean aplicables.
2. El Estado miembro de la autoridad de homologación designadora facilitará a la Comisión, a petición de esta, toda la información en que se fundamenta la designación o el mantenimiento de la designación del servicio técnico en cuestión.
3. La Comisión garantizará el tratamiento confidencial de toda la información sensible recabada en el curso de sus investigaciones.
4. Cuando la Comisión compruebe que un servicio técnico no cumple o ha dejado de cumplir los requisitos para su designación, informará de ello al Estado miembro de la autoridad de homologación designadora.

La Comisión pedirá a ese Estado miembro que suspenda, restrinja o retire la designación, en caso necesario.

Si un Estado miembro no adopta las medidas correctoras necesarias, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución para decidir restringir, suspender o retirar la designación del servicio técnico en cuestión. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2. La Comisión notificará tales actos de ejecución al Estado miembro de que se trate y actualizará en consecuencia la información publicada a la que se refiere el artículo 41, apartado 6.

Artículo 44

Obligaciones operativas de los servicios técnicos

1. Los servicios técnicos realizarán las categorías de actividades para las que han sido designados en nombre de la autoridad de homologación designadora y con arreglo a los procedimientos de evaluación y ensayo contemplados en el presente Reglamento.
2. Los servicios técnicos supervisarán o realizarán ellos mismos los ensayos necesarios para la homologación o las inspecciones con arreglo a lo especificado en el presente Reglamento. Los servicios técnicos no realizarán ensayos, evaluaciones o inspecciones para los que no hayan sido debidamente designados por la autoridad de homologación.
3. En todo momento, los servicios técnicos:
 - a) permitirán a la autoridad de homologación designadora que esté presente mientras realizan sus actividades de evaluación de la conformidad, cuando proceda, y
 - b) sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 35, apartado 10, y el artículo 45, facilitarán a la autoridad de homologación designadora la información que pueda solicitarse respecto de las categorías de actividades incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.
4. Cuando un servicio técnico concluya que un fabricante no ha cumplido los requisitos establecidos en el presente Reglamento, informará de ello a la autoridad de homologación designadora con el fin de que esta exija al fabricante que adopte las medidas correctoras pertinentes y no expida seguidamente certificados de homologación de tipo hasta que la autoridad de homologación 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 que actúe en nombre de la autoridad de homologación designadora concluya que una máquina móvil no de carretera ha dejado de ser conforme con el presente Reglamento, informará de ello a la autoridad de homologación designadora. La autoridad de homologación adoptará las medidas adecuadas contempladas en el artículo 22.

Artículo 45

Obligaciones de los servicios técnicos en materia de información

1. Los servicios técnicos informarán a la autoridad de homologación designadora de lo siguiente:
 - a) de cualquier no conformidad descubierta que pueda requerir la denegación, la restricción, la suspensión o la retirada de un certificado de homologación de tipo;
 - b) de toda circunstancia que afecte al alcance y a las condiciones de su designación;
 - c) de toda solicitud de información que hayan recibido de las autoridades de vigilancia del mercado en relación con sus actividades.
2. Previa solicitud de la autoridad de homologación designadora, los servicios técnicos facilitarán información sobre las actividades incluidas en el ámbito de su designación y sobre cualquier otra actividad realizada, incluidas las actividades de carácter transfronterizo y la subcontratación.

CAPÍTULO XII

ACTOS DE EJECUCIÓN Y ACTOS DELEGADOS

Artículo 46

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité Técnico sobre Vehículos Agrícolas (CTVA), creado en virtud del artículo 69 del Reglamento (UE) n.º 167/2013, que es un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
3. Si el comité no emite dictamen alguno, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 47

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refieren el artículo 4, apartado 5, el artículo 15, apartado 2, el artículo 21, apartado 9, el artículo 22, apartado 6, y el artículo 39 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del [*OP: ... insértese la fecha de entrada en vigor.*]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de

idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4, apartado 5, el artículo 15, apartado 2, el artículo 21, apartado 9, el artículo 22, apartado 6, y el artículo 39 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, incluidos los de revisión o modificación o de derogación, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 4, apartado 5, el artículo 15, apartado 2, el artículo 21, apartado 9, el artículo 22, apartado 6, y el artículo 39 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

CAPÍTULO XIII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 48

Modificación del Reglamento (UE) 2019/1020

En el anexo I del Reglamento (UE) 2019/1020, se añade el punto siguiente:

«71. [Reglamento XXX], relativo a la homologación y la vigilancia del mercado de las máquinas móviles no de carretera que circulan por vías públicas y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020.».

Artículo 49

Foro

1. La Comisión establecerá, presidirá y gestionará un Foro de Intercambio de Información sobre la Garantía de Cumplimiento (en lo sucesivo, «el Foro»).

El Foro estará compuesto por representantes designados por cada Estado miembro que representen a sus autoridades de homologación y a sus autoridades de vigilancia del mercado.

Siempre que proceda, se podrá invitar al Foro en calidad de observadores, de conformidad con el reglamento interno mencionado en el apartado 6, a servicios técnicos, representantes del Parlamento Europeo, del sector y de otros agentes

económicos pertinentes, así como de interesados que se ocupen de cuestiones de seguridad.

2. Las funciones consultivas del Foro tendrán por finalidad la promoción de buenas prácticas que faciliten la interpretación y aplicación uniformes del presente Reglamento.

El Foro estudiará:

- a) las cuestiones relacionadas con la interpretación uniforme de los requisitos establecidos en el presente Reglamento;
 - b) los resultados de las actividades de homologación de tipo y vigilancia del mercado;
 - c) las cuestiones de interés general relacionadas con el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento por lo que respecta a la evaluación, designación y seguimiento de los servicios técnicos;
 - d) las infracciones cometidas por los agentes económicos;
 - e) la aplicación de las medidas correctoras o restrictivas establecidas en el capítulo IX;
 - f) la planificación, la coordinación y los resultados de las actividades de vigilancia del mercado.
3. El Foro podrá formular dictámenes o emitir recomendaciones en el marco de sus funciones consultivas y teniendo en cuenta el resultado de los estudios efectuados en virtud del apartado 2.
 4. Cuando formule un dictamen o emita recomendaciones, el Foro procurará pronunciarse por consenso. Si no pudiera alcanzar un consenso, el Foro formulará sus dictámenes o emitirá sus recomendaciones por mayoría simple de los Estados miembros. Cada Estado miembro dispondrá de un voto. Todo Estado miembro que discrepe de la posición mayoritaria podrá pedir que su propia posición y las razones en que se basa se hagan constar en el dictamen o en las recomendaciones del Foro.
 5. Cuando adopte actos de ejecución, la Comisión tendrá debidamente en cuenta los dictámenes formulados por el Foro de conformidad con el apartado 2.
 6. El Foro establecerá su reglamento interno.
 7. A efectos del presente Reglamento:
 - a) no se aplicarán el artículo 30, apartado 2, y el artículo 32 del Reglamento (UE) 2019/1020;
 - b) las referencias a «ADCO» en el artículo 11, apartado 8, artículo 30, apartados 1 y 3, artículo 31, apartado 2, y artículo 33 del Reglamento (UE) 2019/1020 se entenderán hechas al Foro.

Artículo 50

Sanciones

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicables a cualquier infracción del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Tales sanciones serán efectivas, proporcionadas y

disuasorias. Los Estados miembros comunicarán esas disposiciones a la Comisión, a más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al día anterior exactamente a la fecha de aplicabilidad del presente Reglamento.], y le notificarán sin demora toda modificación posterior de estas.

2. Los tipos de infracciones sujetos a sanción incluirán, entre otros:
 - a) la formulación de declaraciones falsas durante los procedimientos de homologación o los procedimientos conducentes a una recuperación;
 - b) la falsificación de los resultados de los ensayos para la homologación de tipo o la conformidad en circulación;
 - c) la omisión de datos o especificaciones técnicas que pudieran entrañar una recuperación, o la denegación o retirada de la homologación de tipo;
 - d) la denegación del acceso a información;
 - e) que los agentes económicos comercialicen o pongan en servicio máquinas móviles no de carretera sujetas a homologación sin dicha homologación o que falsifiquen documentos o marcado con esa intención;
 - f) que los agentes económicos incumplan sus obligaciones;
 - g) el incumplimiento por parte de los servicios técnicos de los requisitos para su designación.

Artículo 51

Revisión

1. A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente a sesenta meses después de la fecha de aplicación del presente Reglamento.], la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento, acompañado, en su caso, de las propuestas legislativas pertinentes.
2. El informe se basará en una consulta de las partes interesadas pertinentes y tendrá en cuenta las normas europeas o internacionales en la materia y la información a la que se refiere el apartado 3.
3. A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente a cuarenta y ocho meses después de la fecha de aplicación del presente Reglamento.], los Estados miembros informarán a la Comisión de lo siguiente:
 - a) la aplicación de los procedimientos de homologación de tipo y vigilancia del mercado establecidos en el presente Reglamento;
 - b) el número de homologaciones de tipo UE concedidas con arreglo al presente Reglamento desde el [OP: insértese la fecha = fecha de aplicación del presente Reglamento.];
 - c) los requisitos nacionales para la homologación de tipo nacional de series cortas, la homologación nacional individual y la homologación de tipo nacional, así como el número de dichas homologaciones concedidas desde el [OP: insértese la fecha = fecha de aplicación del presente Reglamento].

Artículo 52

Disposiciones transitorias

No obstante lo dispuesto en el presente Reglamento, hasta el... [insértese la *fecha: ocho años a partir de la fecha de aplicación*], los Estados miembros podrán aplicar cualquier disposición legislativa nacional sobre homologación de tipo nacional de máquinas móviles no de carretera para la circulación por la vía pública *respecto a las máquinas móviles no de carretera introducidas en el mercado entre el ... [Insértese la fecha de aplicación] y el ... [insértese la fecha: ocho años a partir de la fecha de aplicación]*. Durante ese período, los fabricantes podrán elegir entre solicitar la homologación de tipo UE o cumplir la legislación nacional pertinente.

Artículo 53

Entrada en vigor y aplicación

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

Será aplicable a partir del [*OP: insértese la fecha correspondiente a treinta y seis meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento*].

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo

Por el Consejo