

# Diario Oficial

## de la Unión Europea

L 109



Edición  
en lengua española

### Legislación

55° año  
21 de abril de 2012

#### Sumario

#### II Actos no legislativos

##### REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento (UE) n° 347/2012 de la Comisión, de 16 de abril de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los requisitos de homologación de tipo para determinadas categorías de vehículos de motor con respecto a los sistemas avanzados de frenado de emergencia** ..... 1

Reglamento de Ejecución (UE) n° 348/2012 de la Comisión, de 20 de abril de 2012, por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas ..... 18

##### DECISIONES

2012/201/UE:

- ★ **Decisión de Ejecución de la Comisión, de 26 de marzo de 2012, por la que se modifica la Decisión 98/213/CE, relativa al procedimiento de certificación de la conformidad de productos de construcción con arreglo al apartado 2 del artículo 20 de la Directiva 89/106/CEE del Consejo, en lo que concierne a los kits de tabiquería interior [notificada con el número C(2012) 1866] <sup>(1)</sup>** ..... 20

Precio: 3 EUR

(continúa al dorso)

<sup>(1)</sup> Texto pertinente a efectos del EEE

# ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

2012/202/UE:

- ★ **Decisión de Ejecución de la Comisión, de 29 de marzo de 2012, por la que se modifica la Decisión 1999/94/CE, relativa al procedimiento de certificación de la conformidad de productos de construcción con arreglo al apartado 2 del artículo 20 de la Directiva 89/106/CEE del Consejo en lo que concierne a los productos prefabricados de hormigón normal, ligero y celular curado al vapor en autoclave [notificada con el número C(2012) 1977] <sup>(1)</sup>.....** 22

2012/203/UE:

- ★ **Decisión de Ejecución de la Comisión, de 19 de abril de 2012, por la que se modifica el anexo I de la Decisión 2006/766/CE en lo que respecta a la entrada correspondiente a Chile en la lista de países desde los que se autorizan las importaciones de moluscos bivalvos, equinodermos, tunicados y gasterópodos vivos, refrigerados, congelados o transformados destinados a la alimentación humana [notificada con el número C(2012) 2446] <sup>(1)</sup>.....** 24

2012/204/UE:

- ★ **Decisión de Ejecución de la Comisión, de 19 de abril de 2012, por la que se modifican los anexos de la Decisión 2003/467/CE en lo que respecta a la declaración de Letonia como Estado miembro oficialmente indemne de brucelosis y de determinadas regiones de Italia, Polonia y Portugal como oficialmente indemnes de tuberculosis, brucelosis y leucosis bovina enzoótica [notificada con el número C(2012) 2451] <sup>(1)</sup>.....** 26



<sup>(1)</sup> Texto pertinente a efectos del EEE

## II

(Actos no legislativos)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO (UE) N° 347/2012 DE LA COMISIÓN

de 16 de abril de 2012

**por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los requisitos de homologación de tipo para determinadas categorías de vehículos de motor con respecto a los sistemas avanzados de frenado de emergencia**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 14, apartado 1, letra a), y apartado 3, letra a),

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 661/2009 es un reglamento particular a efectos del procedimiento de homologación de tipo que establece la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) <sup>(2)</sup>.
- (2) El Reglamento (CE) n° 661/2009 establece requisitos básicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> con respecto a la instalación de sistemas avanzados de frenado de emergencia (AEBS). Es necesario establecer los procedimientos, ensayos y requisitos específicos para esta homologación de tipo.
- (3) El Reglamento (CE) n° 661/2009 establece la obligación general de que los vehículos de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> vayan equipados con AEBS.
- (4) De conformidad con el Reglamento (CE) n° 661/2009, la Comisión puede adoptar medidas destinadas a eximir a determinados vehículos o clases de vehículos de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> de la obligación de instalar el AEBS en determinadas condiciones.
- (5) A raíz de un análisis de la rentabilidad y de los aspectos técnico y de seguridad, ha quedado demostrado que va a

ser necesario más tiempo antes de que la amplia variedad de requisitos de los AEBS pueda aplicarse a todos los tipos de vehículos de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub>. En particular, a la hora de establecer las normas de desarrollo relativas al ensayo y a los requisitos técnicos específicos para la homologación de tipo de los vehículos en cuestión con respecto a su AEBS, debe prestarse atención a la tecnología de frenado y al sistema de suspensión del eje trasero utilizados en dichos vehículos. Procede, por tanto, aplicar tales requisitos en dos etapas, empezando por un nivel 1 de homologación que incluya requisitos adecuados de aviso de colisión y frenado de emergencia para los tipos de vehículos de las categorías M<sub>3</sub> y N<sub>3</sub>, así como para los tipos de vehículos de la categoría N<sub>2</sub> con una masa máxima superior a 8 toneladas, siempre y cuando dichos tipos de vehículos estén equipados con sistemas de frenado neumático o neumohidráulico y sistemas de suspensión neumática en el eje trasero. Estos requisitos deben ampliarse y complementarse en una segunda etapa, a través de un nivel 2 de homologación, para aplicarse también a los tipos de vehículos con sistemas de frenado hidráulico y sistemas de suspensión no neumática en el eje trasero y para incluir los tipos de vehículos de la categoría M<sub>2</sub> y de la categoría N<sub>2</sub> con una masa máxima inferior o igual a 8 toneladas. El plazo para la aplicación del nivel 2 de homologación debe dejar tiempo suficiente para adquirir más experiencia con estos sistemas y permitir nuevos avances técnicos en este campo, así como para que la Comisión Económica para Europa (Naciones Unidas) (CEPE) adopte requisitos internacionales armonizados de rendimiento y ensayo para los tipos de vehículos de las categorías en cuestión. Por tanto, a más tardar dos años antes de la fecha de aplicación del nivel 2 de homologación, la Comisión debe adoptar los criterios del ensayo de aviso y activación de frenado para los tipos de vehículos de la categoría M<sub>2</sub> y de la categoría N<sub>2</sub> con una masa máxima inferior o igual a 8 toneladas, teniendo en cuenta los nuevos avances en la CEPE sobre la cuestión.

- (6) El análisis de la rentabilidad también ha demostrado que la instalación obligatoria del AEBS generaría más costes que beneficios, lo que demuestra que no es adecuado para las siguientes clases de vehículos: vehículos tractores de semirremolques de la categoría N<sub>2</sub> con una masa

<sup>(1)</sup> DO L 200 de 31.7.2009, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

máxima superior a 3,5 toneladas, pero inferior o igual a 8, vehículos de las categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub> de clase A, clase I y clase II, y autobuses articulados de la categoría M<sub>3</sub> de clase A, clase I y clase II. Además, las restricciones técnicas y físicas imposibilitan que el equipo de detección de colisiones se instale de manera que garantice su funcionamiento fiable en determinados vehículos especiales, vehículos todoterreno y vehículos con más de tres ejes. Por tanto, los vehículos de estas categorías deberían quedar exentos de la obligación de instalar un AEBS.

- (7) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité técnico sobre vehículos de motor.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

##### Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplica a los vehículos de motor de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub>, definidas en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con las excepciones siguientes:

- 1) los vehículos tractores de semirremolques de la categoría N<sub>2</sub> con una masa máxima superior a 3,5 toneladas, pero inferior o igual a 8;
- 2) los vehículos de las categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub> de clase A, clase I y clase II;
- 3) los autobuses articulados de la categoría M<sub>3</sub> de clase A, clase I y clase II;
- 4) los vehículos todoterreno de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> contemplados en los puntos 4.2 y 4.3 de la parte A del anexo II de la Directiva 2007/46/CE;
- 5) los vehículos especiales de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> contemplados en el punto 5 de la parte A del anexo II de la Directiva 2007/46/CE;
- 6) los vehículos de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> con más de tres ejes.

#### Artículo 2

##### Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones establecidas en la Directiva 2007/46/CE y en el Reglamento (CE) n° 661/2009.

Asimismo, se entenderá por:

- 1) «tipo de vehículo por lo que respecta a su sistema avanzado de frenado de emergencia»: la categoría de vehículos que no presentan entre sí diferencias esenciales en aspectos como:
  - a) la denominación comercial o la marca del fabricante;
  - b) las características del vehículo que influyen significativamente en el rendimiento del AEBS;
  - c) el tipo y el diseño del AEBS;
- 2) «vehículo objeto de ensayo»: el vehículo que está siendo sometido a ensayo;
- 3) «objetivo»: el turismo con un elevado volumen de producción en serie de la categoría M<sub>1</sub> AA berlina definido en el

punto 1 de la parte C del anexo II de la Directiva 2007/46/CE o, en el caso de un objetivo blando, el objeto representativo de este vehículo en lo que se refiere a sus características de detección aplicables al sistema de sensor del AEBS objeto de ensayo;

- 4) «objetivo blando»: el objetivo que, en caso de colisión, sufrirá un daño mínimo y causará un daño mínimo al vehículo objeto de ensayo;
- 5) «objetivo en movimiento»: el objetivo que se desplaza a una velocidad constante en la misma dirección que el vehículo objeto de ensayo y por el centro del mismo carril por el que se desplaza este;
- 6) «objetivo detenido»: el objetivo que se encuentra parado orientado en la misma dirección que el vehículo objeto de ensayo y que está situado en el centro del mismo carril por el que se desplaza este;
- 7) «fase de aviso de colisión»: la fase que antecede directamente a la de frenado de emergencia, durante la cual el AEBS advierte al conductor de una posible colisión delantera;
- 8) «fase de frenado de emergencia»: la fase que empieza cuando el AEBS emite una petición de frenado de al menos 4 m/s<sup>2</sup> de deceleración al sistema de frenado de servicio del vehículo;
- 9) «espacio común»: la zona en la que pueden visualizarse dos o más funciones informativas, aunque no de manera simultánea;
- 10) «autocomprobación»: la función integrada que verifica los fallos del sistema de manera semicontinuada, al menos mientras el sistema está activo;
- 11) «tiempo para la colisión»: el valor de tiempo que se obtiene dividiendo la distancia entre el vehículo objeto de ensayo y el objetivo por la velocidad relativa del vehículo objeto de ensayo y el objetivo en un instante determinado.

#### Artículo 3

##### Obligaciones de los Estados miembros

1. A partir del 1 de noviembre de 2013, las autoridades nacionales denegarán, por motivos relacionados con el AEBS, la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional a los nuevos tipos de vehículos que no cumplan los requisitos establecidos en los anexos II y III, a excepción de los requisitos del nivel 2 de homologación del anexo II y de los criterios de «cumple/no cumple» establecidos en el apéndice 2 de ese mismo anexo y a excepción de los vehículos no equipados con suspensión neumática en el eje trasero.

2. A partir del 1 de noviembre de 2015, las autoridades nacionales considerarán, por motivos relacionados con el AEBS, que los certificados de conformidad de los vehículos nuevos ya no son válidos a los fines del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE, y prohibirán la matriculación, venta y puesta en servicio de dichos vehículos cuando estos no cumplan los requisitos establecidos en los anexos II y III, a excepción de los requisitos del nivel 2 de homologación del anexo II y de los criterios de «cumple/no cumple» establecidos en el apéndice 2 de ese mismo anexo y a excepción de los vehículos no equipados con suspensión neumática en el eje trasero.

3. A partir del 1 de noviembre de 2016, las autoridades nacionales denegarán, por motivos relacionados con el AEBS, la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional a los nuevos tipos de vehículos que no cumplan los requisitos establecidos en los anexos II y III, incluidos los requisitos del nivel 2 de homologación del anexo II y los criterios de «cumple/no cumple» establecidos en el apéndice 2 de ese mismo anexo.

4. A partir del 1 de noviembre de 2018, las autoridades nacionales considerarán, por motivos relacionados con el AEBS, que los certificados de conformidad de los vehículos nuevos ya no son válidos a los fines del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE, y prohibirán la matriculación, venta y puesta en servicio de dichos vehículos cuando estos no cumplan los requisitos establecidos en los anexos II y III, incluidos los requisitos del nivel 2 de homologación del anexo II y los criterios de «cumple/no cumple» establecidos en el apéndice 2 de ese mismo anexo.

5. Sin perjuicio de lo establecido en los apartados 1 a 4, las autoridades nacionales no podrán, por motivos relacionados con el AEBS:

- a) denegar la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional a un nuevo tipo de vehículo cuando este cumpla lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 661/2009 y en el presente Reglamento;
- b) prohibir la matriculación, venta o puesta en servicio de un vehículo nuevo cuando este cumpla lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 661/2009 y en el presente Reglamento;
- c) conceder la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional con arreglo al nivel 2 de homologación a un nuevo tipo de vehículo de la categoría M<sub>2</sub> o de la categoría N<sub>2</sub> cuya masa máxima sea inferior o igual a 8 toneladas hasta que no hayan sido establecidos con arreglo al artículo 5 los valores de «cumple/no cumple» para los requisitos del ensayo de aviso y activación.

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

Hecho en Bruselas, el 16 de abril de 2012.

Por la Comisión

El Presidente

José Manuel BARROSO

#### Artículo 4

#### Homologación de tipo CE de un tipo de vehículo con respecto al AEBS

1. El fabricante o su representante presentará a la autoridad de homologación una solicitud de homologación de tipo CE para un tipo de vehículo por lo que respecta al AEBS.
2. La solicitud se redactará de conformidad con el modelo de ficha de características que figura en la parte 1 del anexo I.
3. Si se cumplen los requisitos pertinentes que figuran en el anexo II del presente Reglamento, la autoridad de homologación concederá una homologación de tipo CE y asignará un número de homologación de tipo de conformidad con el sistema de numeración establecido en el anexo VII de la Directiva 2007/46/CE.

La autoridad de homologación no podrá asignar el mismo número a otro tipo de vehículo.

4. A los fines del apartado 3, la autoridad de homologación expedirá un certificado de homologación de tipo CE, establecido de conformidad con el modelo que figura en la parte 2 del anexo I.

#### Artículo 5

#### Modificación del apéndice 2 del anexo II

A más tardar el 31 de diciembre de 2014, la Comisión modificará el apéndice 2 del anexo II a fin de incluir los valores de «cumple/no cumple» para los requisitos del ensayo de aviso y activación que tendrán que cumplir en el nivel 2 de homologación los tipos de vehículos de la categoría M<sub>2</sub> y de la categoría N<sub>2</sub> cuya masa máxima sea inferior o igual a 8 toneladas.

#### Artículo 6

#### Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

## ANEXO I

**Modelo de ficha de características y certificado de homologación de tipo CE para la homologación de tipo de los vehículos de motor con respecto a los sistemas avanzados de frenado de emergencia (AEBS)**

## PARTE 1

**Ficha de características****MODELO**

Ficha de características n° ... relativa a la homologación de tipo CE de un tipo de vehículo por lo que respecta a los sistemas avanzados de frenado de emergencia (AEBS).

La información que figura a continuación se presentará por triplicado e irá acompañada de un índice. Los dibujos que se entreguen se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados y en formato A4 o en una carpeta de ese formato. Las fotografías, si las hubiera, serán suficientemente detalladas.

Si los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes a que se refiere el anexo I del Reglamento (UE) n° 347/2012 disponen de mandos electrónicos, se facilitará información relativa a su funcionamiento.

0. GENERALIDADES
- 0.1. Marca (denominación comercial del fabricante): .....
- 0.2. Tipo: .....
- 0.2.0.1. Bastidor: .....
- 0.2.0.2. Carrocería/vehículo completo: .....
- 0.2.1. Nombre comercial (si está disponible): .....
- 0.3. Medio de identificación del tipo, si está indicado en el vehículo <sup>(b)</sup>: .....
- 0.3.0.1. Bastidor: .....
- 0.3.0.2. Carrocería/vehículo completo: .....
- 0.3.1. Emplazamiento de la identificación: .....
- 0.3.1.1. Bastidor: .....
- 0.3.1.2. Carrocería/vehículo completo: .....
- 0.4. Categoría del vehículo <sup>(c)</sup>: .....
- 0.5. Nombre y dirección del fabricante: .....
- 0.6. Emplazamiento y método de colocación de las placas reglamentarias y localización del número de identificación del vehículo: .....
- 0.6.1. En el bastidor: .....
- 0.6.2. En la carrocería: .....
- 0.8. Nombre y dirección de la planta o plantas de montaje:
- 0.9. Nombre y dirección del representante del fabricante (en su caso): .....
1. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE CONSTRUCCIÓN DEL VEHÍCULO
- 1.1. Fotografías o dibujos de un vehículo representativo: .....
- 1.2. Dibujo de dimensiones del vehículo completo: .....
- 1.3. Número de ejes y ruedas: .....
- 1.3.1. Número y posición de los ejes con ruedas gemelas: .....
- 1.3.2. Número y posición de los ejes de dirección: .....
- 1.3.3. Ejes motores (número, emplazamiento e interconexión): .....

2. MASAS Y DIMENSIONES <sup>(f)</sup> <sup>(g)</sup>  
(en kg y mm) (referencia al dibujo, en su caso)
- 2.1. Distancias entre ejes (plena carga) <sup>(g1)</sup>
- 2.1.1. Vehículos de dos ejes: .....
- 2.1.1.1. Vehículos de tres o más ejes
- 2.3. Vía y anchura de los ejes:
- 2.3.1. Vía de cada eje de dirección <sup>(g4)</sup>: .....
- 2.3.2. Vía de todos los demás ejes <sup>(g4)</sup>: .....
- 2.3.4. Anchura del eje más avanzado (medida en la parte exterior de los neumáticos, excluyendo el abombamiento de estos cerca del suelo): .....
- 2.4. Gama de dimensiones (generales) del vehículo
- 2.4.1. Para el bastidor sin carrocería
- 2.4.1.1. Longitud <sup>(g5)</sup>: .....
- 2.4.1.1.1. Longitud máxima admisible: .....
- 2.4.1.1.2. Longitud mínima admisible: .....
- 2.4.1.2. Anchura <sup>(g7)</sup>: .....
- 2.4.1.2.1. Anchura máxima admisible: .....
- 2.4.1.2.2. Anchura mínima admisible: .....
- 2.4.2. Para el bastidor con carrocería
- 2.4.2.1. Longitud <sup>(g5)</sup>: .....
- 2.4.2.1.1. Longitud de la zona de carga: .....
- 2.4.2.2. Anchura <sup>(g7)</sup>: .....
- 2.4.3. Para la carrocería homologada sin bastidor (vehículos M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>)
- 2.4.3.1. Longitud <sup>(g5)</sup>: .....
- 2.4.3.2. Anchura <sup>(g7)</sup>: .....
- 2.6. Masa en orden de marcha  
Masa del vehículo con carrocería y, en el caso de un vehículo tractor no perteneciente a la categoría M<sub>1</sub>, con dispositivo de enganche, si lo ha instalado el fabricante, en orden de marcha, o masa del bastidor o del bastidor con cabina, sin carrocería ni dispositivo de enganche si no los ha instalado el fabricante (incluidos líquidos, herramientas y rueda de repuesto, si están instalados, el conductor y, en el caso de autobuses y autocares, un miembro de la tripulación si el vehículo dispone de un asiento para él) <sup>(h)</sup> (máximo y mínimo de cada variante): .....
- 4.7. Velocidad máxima de diseño del vehículo (en km/h) <sup>(9)</sup>: .....
8. FRENOS  
(Facilítense los datos siguientes y, en su caso, los medios de identificación)
- 8.1. Tipo y características de los frenos, con arreglo a la definición del punto 1.6 del anexo I de la Directiva 71/320/CEE del Consejo <sup>(1)</sup>, incluidos los detalles y dibujos de los tambores, discos, tubos, marca y tipo de los conjuntos zapatas/pastillas o forros, superficie eficaz de frenado, radio de los tambores, zapatas o discos, masa de los tambores, dispositivos de ajuste, partes pertinentes del eje o ejes y suspensión: .....
- 8.2. Esquema de funcionamiento, descripción o dibujo del dispositivo de frenado, con arreglo a la definición del punto 1.2 del anexo I de la Directiva 71/320/CEE, incluidos los detalles y dibujos de la transmisión y los mandos: .....

<sup>(1)</sup> DO L 202 de 6.9.1971, p. 37.

- 8.2.1. Dispositivo de frenado de servicio: .....
- 8.2.2. Dispositivo de frenado de socorro: .....
- 8.2.4. Dispositivos de frenado suplementarios: .....
- 8.3. Mando y transmisión de los dispositivos de frenado para remolques en vehículos destinados a arrastrar un remolque: .....
- 8.4. Vehículo equipado para arrastrar un remolque con frenos de servicio eléctricos/neumáticos/hidráulicos (\*): sí/no (\*)
- 8.5. Dispositivo de frenado antibloqueo
- 8.5.1. Descripción del funcionamiento del dispositivo (incluidos los elementos electrónicos), diagrama del bloque eléctrico, esquema del circuito hidráulico o neumático: .....
- 8.6. Cálculo y curvas con arreglo al punto 1.1.4.2 del apéndice del anexo II de la Directiva 71/320/CEE o, en su caso, al apéndice del anexo XI de esa misma Directiva: .....
- 8.7. Descripción o dibujo del suministro de energía (indíquese también para los dispositivos de frenado asistido): .....
- 8.7.1. En el caso de los dispositivos de frenado de aire comprimido, presión efectiva  $p_2$  en los depósitos a presión: .....
- 8.7.2. En el caso de los dispositivos de frenado de vacío, nivel inicial de energía en los depósitos: .....
13. DISPOSICIONES ESPECIALES PARA AUTOBUSES Y AUTOCARES
- 13.1. Clase de vehículo: Clase III / clase B (\*)

*Notas explicativas*

- (\*) Táchese lo que no proceda (en algunos casos no es necesario tachar nada, si más de una opción es aplicable).
- (b) Si el medio de identificación del tipo contiene caracteres no pertinentes para la descripción del vehículo, componente o unidad técnica independiente a que se refiere esta ficha, tales caracteres se sustituirán en la documentación por el signo «?» (ejemplo: ABC??123??).
- (c) Clasificado con arreglo a las definiciones establecidas en la parte A del anexo II de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).
- (f) Para los modelos que tengan una versión con cabina normal y otra con cabina con litera, indíquense las masas y dimensiones de ambas.
- (g) Norma ISO 612:1978, «Vehículos automóbiles. Dimensiones de los automóbiles y vehículos remolcados. Denominaciones y definiciones».
- (g<sup>1</sup>) Vehículo de motor y remolque con barra de tracción: término 6.4.1.  
Semirremolque y remolque de eje central: término 6.4.2.
- Nota*  
En el caso de un remolque de eje central, el eje del enganche se considerará el eje más adelantado.
- (g<sup>4</sup>) Término 6.5.
- (g<sup>5</sup>) Término 6.1 y, para vehículos distintos de los de la categoría M<sub>1</sub>: punto 2.4.1 del anexo I de la Directiva 97/27/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 233 de 25.8.1997, p. 1).  
En el caso de los remolques, se especificarán las longitudes de conformidad con lo establecido en el término 6.1.2 de la norma ISO 612:1978.
- (g<sup>7</sup>) Término 6.2 y, para vehículos distintos de los de la categoría M<sub>1</sub>: punto 2.4.2 del anexo I de la Directiva 97/27/CE.
- (h) Se calcula que la masa del conductor y, en su caso, la del miembro de la tripulación es de 75 kg (68 kg de masa del ocupante y 7 kg de masa del equipaje, con arreglo a la norma ISO 2416:1992), que el depósito de combustible está lleno al 90 % y que los demás sistemas que contienen líquidos (excepto los del agua usada) están al 100 % de la capacidad indicada por el fabricante.
- (q) En el caso de los remolques, velocidad máxima permitida por el fabricante.

## PARTE 2

## MODELO

(formato máximo: A4 [210 × 297 mm])

## CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO CE

Sello de la autoridad de homologación de tipo

Comunicación relativa a:

- la homologación de tipo CE <sup>(1)</sup>
- la extensión de la homologación de tipo CE <sup>(1)</sup>
- la denegación de la homologación de tipo CE <sup>(1)</sup>
- la retirada de la homologación de tipo CE <sup>(1)</sup>

de un tipo de vehículo por lo que respecta a los sistemas avanzados de frenado de emergencia (AEBS)

con arreglo al Reglamento (UE) n° 347/2012 de la Comisión, modificado, y al cumplimiento del nivel 1 <sup>(1)</sup>/nivel 2 <sup>(1)</sup> de homologación

Número de homologación de tipo CE: \_\_\_\_\_

Motivo de la extensión:

## SECCIÓN I

- 0.1. Marca (denominación comercial del fabricante):
- 0.2. Tipo:
  - 0.2.1. Nombre o nombres comerciales (en su caso):
- 0.3. Medio de identificación del tipo, si está indicado en el vehículo <sup>(2)</sup>:
  - 0.3.1. Emplazamiento de la identificación:
- 0.4. Categoría del vehículo <sup>(3)</sup>:
- 0.5. Nombre y dirección del fabricante:
- 0.8. Nombre y dirección de la planta o plantas de montaje:
- 0.9. Representante del fabricante:

## SECCIÓN II

1. Información adicional (si procede): véase la adenda
2. Servicio técnico encargado de realizar los ensayos:
3. Fecha del informe de ensayo:
4. Número del informe de ensayo:
5. Observaciones (en su caso): véase la adenda
6. Lugar:
7. Fecha:
8. Firma:

*Documentos adjuntos:* Expediente de homologación.

Informe de ensayo.

<sup>(1)</sup> Táchese lo que no proceda.

<sup>(2)</sup> Si el medio de identificación del tipo contiene caracteres no pertinentes para la descripción del vehículo, la unidad técnica independiente o el componente a que se refiere esta información, tales caracteres se sustituirán en la documentación por el símbolo «?». (por ejemplo, ABC??123??).

<sup>(3)</sup> Con arreglo a la definición de la sección A del anexo II de la Directiva 2007/46/CE.

*Adenda***al certificado de homologación de tipo CE nº ...**

1. Información adicional
  - 1.1. Breve descripción del sistema avanzado de frenado de emergencia (AEBS) instalado en el vehículo:
  4. Resultados del ensayo con arreglo al anexo II del Reglamento (UE) nº 347/2012.
    - 4.1. Detalles que permiten identificar y reproducir los objetivos utilizados en el ensayo.
    - 4.2. Lista de acciones positivas que dan lugar a la interrupción de la fase de aviso de colisión.
    - 4.3. Lista de acciones positivas que dan lugar a la interrupción de la fase de frenado de emergencia.
    - 4.4. Descripción de la indicación de aviso y la secuencia en la que se presentan al conductor las señales de aviso de colisión.
    - 4.5. Masa y condición de la carga del vehículo durante el ensayo.
    - 4.6. Detalles que permiten identificar de manera específica los objetivos utilizados en el ensayo.
    - 4.7. Resultados del ensayo de aviso y activación con un objetivo detenido.
    - 4.8. Resultados del ensayo de aviso y activación con un objetivo en movimiento.
    - 4.9. Resultados del ensayo de detección de fallos.
    - 4.10. Resultados del ensayo de desactivación (solo si el vehículo está equipado con medios para desactivar el sistema de frenado de emergencia).
    - 4.11. Resultados del ensayo de reacción falsa.
    - 4.12. El tipo de vehículo y su sistema avanzado de frenado de emergencia (AEBS) cumplen los requisitos del nivel 1 de homologación establecidos en el apéndice 1 del anexo II del Reglamento (UE) nº 347/2012: sí/no <sup>(1)</sup>
    - 4.13. El tipo de vehículo y su sistema avanzado de frenado de emergencia (AEBS) cumplen los requisitos del nivel 2 de homologación establecidos en el apéndice 2 del anexo II del Reglamento (UE) nº 347/2012: sí/no <sup>(1)</sup>
  5. Observaciones (en su caso):

---

<sup>(1)</sup> Táchese lo que no proceda.

## ANEXO II

**Requisitos y ensayos para la homologación de tipo de vehículos de motor con respecto a los sistemas avanzados de frenado de emergencia (AEBS)**

1. Requisitos
  - 1.1. Requisitos generales
    - 1.1.1. Cualquier vehículo que entre en el ámbito del presente Reglamento deberá cumplir, con respecto al AEBS instalado, los requisitos de rendimiento establecidos en los puntos 1.1 a 1.6.2 del presente anexo y deberá estar equipado con un dispositivo de frenado antibloqueo de conformidad con los requisitos de rendimiento del anexo 13 del Reglamento n° 13 de la CEPE <sup>(1)</sup>.
    - 1.1.2. La eficacia del AEBS no deberá verse afectada por campos magnéticos o eléctricos, lo que se demostrará mediante el cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento n° 10 de la CEPE, serie 03 de modificaciones.
    - 1.1.3. La conformidad con los aspectos de seguridad de los sistemas complejos de control electrónico se demostrará mediante el cumplimiento de los requisitos del anexo III.
  - 1.2. Requisitos de rendimiento
    - 1.2.1. El sistema proporcionará al conductor los avisos adecuados con arreglo a la descripción de los puntos 1.2.1.1 a 1.2.1.3:
      - 1.2.1.1. Un aviso de colisión cuando el AEBS haya detectado la posibilidad de colisión con un vehículo de la categoría M, N u O que esté situado delante, en el mismo carril, y que se desplace a una velocidad inferior, haya aminorado la marcha para detenerse o esté detenido y no dé señales de moverse. El aviso será conforme a lo establecido en el punto 1.5.1.
      - 1.2.1.2. Un aviso de fallo cuando haya una avería en el AEBS que impida que se cumplan los requisitos del presente anexo; dicho aviso será conforme a lo establecido en el punto 1.5.4.
        - 1.2.1.2.1. Entre dos autocomprobaciones del AEBS no transcurrirá un intervalo de tiempo apreciable y, por consiguiente, en caso de que se produzca un fallo detectable electrónicamente, el tiempo que tarde en iluminarse la señal de aviso será inapreciable.
      - 1.2.1.3. Si el vehículo está equipado con un método de desactivación manual del AEBS, se dará una señal de desactivación cuando el sistema esté desactivado. Dicha señal será conforme a lo establecido en el punto 1.4.2.
    - 1.2.2. Tras el aviso contemplado en el punto 1.2.1.1, y de conformidad con lo dispuesto en los puntos 1.3.1, 1.3.2 y 1.3.3, tendrá lugar una fase de frenado de emergencia con el fin de disminuir significativamente la velocidad del vehículo objeto de ensayo, lo que se someterá a ensayo con arreglo a los puntos 2.4 y 2.5.
    - 1.2.3. El AEBS estará activo, como mínimo, entre los 15 km/h de velocidad del vehículo y la velocidad máxima de diseño de este, independientemente de la carga, salvo que se haya desactivado manualmente de conformidad con el punto 1.4.
    - 1.2.4. El AEBS estará diseñado de manera que se minimice la generación de señales de aviso de colisión y se evite el frenado autónomo en situaciones en las que el conductor no reconocería la inminencia de una colisión delantera, lo que se demostrará con arreglo al punto 2.8.
  - 1.3. Interrupción por parte del conductor
    - 1.3.1. El AEBS puede proporcionar al conductor los medios para que interrumpa la fase de aviso de colisión. Sin embargo, cuando el sistema de frenado de un vehículo se utilice para dar un aviso táctil, dicho sistema proporcionará al conductor un medio para interrumpir el frenado de advertencia.
    - 1.3.2. El AEBS proporcionará al conductor los medios para que interrumpa la fase de frenado de emergencia.
    - 1.3.3. En los supuestos contemplados en los puntos 1.3.1 y 1.3.2, podrá iniciarse la interrupción mediante cualquier acción positiva (activando el «kick-down», activando el mando de indicadores de dirección, etc.) que indique que el conductor es consciente de la situación de emergencia. En el momento de la homologación de tipo, el fabricante del vehículo facilitará al servicio técnico una lista de las acciones positivas, que se anejará al informe de ensayo contemplado en la sección II de la parte 2 del anexo I.

<sup>(1)</sup> La Unión se adhirió a este Reglamento de la CEPE mediante la Decisión 97/836/CE del Consejo (DO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

- 1.4. Cuando un vehículo vaya equipado de un medio para desactivar el AEBS, serán de aplicación, según proceda, las siguientes condiciones:
  - 1.4.1. El AEBS deberá restablecerse automáticamente al inicio de cada nuevo ciclo de encendido.
  - 1.4.2. Una señal de aviso óptica permanente informará al conductor de que se ha desactivado el AEBS. Para ello podrá emplearse la señal de aviso amarilla contemplada en el punto 1.5.4.
- 1.5. Indicación de aviso
  - 1.5.1. El aviso de colisión a que se refiere el punto 1.2.1.1 adoptará, al menos, dos de los modos siguientes: acústico, táctil y óptico.

La señal de aviso tendrá lugar con tiempo suficiente para permitir al conductor reaccionar ante el riesgo de colisión y controlar la situación, evitando, asimismo, molestar al conductor con avisos demasiado tempranos o demasiado frecuentes, lo que se someterá a ensayo con arreglo a los puntos 2.4.2 y 2.5.2.
  - 1.5.2. En el momento de la homologación de tipo, el fabricante del vehículo facilitará una descripción de la indicación de aviso y de la secuencia en la que las señales de aviso de colisión se presentan al conductor, descripción que se registrará en el informe de ensayo.
  - 1.5.3. Cuando se utilice un medio óptico como parte del aviso de colisión, la señal óptica podrá consistir en el destello de la señal de aviso de fallo contemplada en el punto 1.2.1.2.
  - 1.5.4. El aviso de fallo a que se refiere el punto 1.2.1.2 será una señal de aviso óptica amarilla permanente.
  - 1.5.5. La señal de aviso óptica del AEBS se activará, bien cuando el interruptor de contacto («start») se encuentre en la posición de marcha («on»), bien cuando el interruptor de contacto («start») se encuentre en una posición situada entre «on» y «start», designada por el fabricante como una posición de verificación (sistema inicial [«power-on»]). Este requisito no se aplica a las señales de aviso que se encuentran en un espacio común.
  - 1.5.6. Las señales de aviso ópticas deberán ser visibles incluso de día; el conductor deberá poder verificar fácilmente desde su asiento que las señales indican que el funcionamiento es correcto.
  - 1.5.7. Cuando el conductor reciba una señal de aviso óptica que le indique que el AEBS está temporalmente indisponible (por ejemplo, debido a las malas condiciones climáticas), dicha señal será permanente y de color amarillo. Para ello, podrá emplearse la señal de aviso de fallo contemplada en el punto 1.5.4.
- 1.6. Disposiciones para la inspección técnica periódica
  - 1.6.1. En una inspección técnica periódica deberá ser posible confirmar el correcto estado de funcionamiento del AEBS mediante una observación del estado de la señal de aviso de fallo, seguida de un control del «power-on» y de todas las bombillas.

Cuando la señal de aviso de fallo se encuentre en un espacio común, deberá comprobarse el funcionamiento de este antes de verificar el estado de la señal de aviso de fallo.
  - 1.6.2. En el momento de la homologación de tipo, se describirán someramente con carácter confidencial los medios destinados a proteger contra las modificaciones simples no autorizadas del funcionamiento de la señal de aviso de fallo elegidos por el fabricante.

A modo de alternativa, este requisito de protección se cumple si se dispone de un medio secundario que permita comprobar el correcto estado de funcionamiento del AEBS.
2. Procedimientos de ensayo
  - 2.1. Condiciones de ensayo
    - 2.1.1. El ensayo se llevará a cabo en una superficie de cemento o asfalto llana y seca que permita un buen nivel de adherencia.
    - 2.1.2. La temperatura ambiente estará comprendida entre 0 y 45 °C.
    - 2.1.3. El alcance de visibilidad horizontal permitirá que se observe el objetivo a lo largo de todo el ensayo.
    - 2.1.4. Los ensayos se efectuarán en ausencia de viento que pueda afectar a los resultados.

- 2.2. Condiciones del vehículo
- 2.2.1. Peso de ensayo
- El vehículo se someterá a ensayo en una condición de carga acordada entre el fabricante y el servicio técnico. Una vez iniciado el procedimiento de ensayo, no se introducirán cambios.
- 2.3. Objetivos utilizados en el ensayo
- 2.3.1. El objetivo utilizado en los ensayos será un turismo estándar con un elevado volumen de producción en serie de la categoría M<sub>1</sub> AA berlina o, alternativamente, un objetivo blando que sea representativo de este vehículo por lo que se refiere a las características de identificación aplicables al sistema de sensor del AEBS objeto de ensayo <sup>(1)</sup>.
- 2.3.2. Los detalles que permiten identificar y reproducir específicamente el objetivo u objetivos se registrarán en la documentación de homologación de tipo del vehículo, con arreglo al punto 4.6 de la adenda de la sección II de la parte 2 del anexo I.
- 2.4. Ensayo de aviso y activación con un objetivo detenido
- 2.4.1. El vehículo objeto de ensayo se aproximará al objetivo detenido en línea recta durante al menos dos segundos antes de la parte funcional del ensayo, y el desplazamiento lateral del vehículo objeto de ensayo no deberá superar los 0,5 m con respecto a la línea central del objetivo.
- La parte funcional del ensayo empezará cuando el vehículo objeto de ensayo se desplace a una velocidad de 80 ± 2 km/h y se encuentre a una distancia de 120 m del objetivo, como mínimo.
- Desde el inicio de la parte funcional hasta el punto de colisión, el conductor no realizará ningún ajuste de los mandos del vehículo objeto de ensayo, salvo ligeros ajustes del mando de dirección para enderezar cualquier desvío.
- 2.4.2. Los tiempos de los modos de aviso de colisión indicados en el punto 1.5.1 serán conformes a las siguientes disposiciones:
- 2.4.2.1. Al menos un modo táctil o acústico tendrá lugar a más tardar en los valores especificados en:
- Para el nivel 1 de homologación columna B del cuadro del apéndice 1
- Para el nivel 2 de homologación columna B del cuadro del apéndice 2
- Estos valores deben alcanzarse antes del inicio de la fase de frenado de emergencia.
- 2.4.2.2. Al menos dos modos de aviso tendrán lugar a más tardar en los valores especificados en:
- Para el nivel 1 de homologación columna C del cuadro del apéndice 1
- Para el nivel 2 de homologación columna C del cuadro del apéndice 2
- Estos valores deben alcanzarse antes del inicio de la fase de frenado de emergencia.
- 2.4.2.3. Ninguna reducción de velocidad durante la fase de aviso excederá de 15 km/h o del 30 % de la reducción total de velocidad del vehículo objeto de ensayo; de las dos opciones, prevalecerá la que sea superior.
- 2.4.3. La fase de aviso de colisión irá seguida de la fase de frenado de emergencia.
- 2.4.4. La fase de frenado de emergencia no empezará hasta que el tiempo para la colisión no sea inferior o igual a tres segundos.
- Se verificará la conformidad, bien mediante la medición real durante el ensayo, bien utilizando documentación facilitada por el fabricante del vehículo, según se acuerde entre este y el servicio técnico.
- 2.4.5. La reducción total de velocidad del vehículo objeto de ensayo en el momento del impacto con el objeto detenido no será inferior al valor especificado en:
- Para el nivel 1 de homologación columna D del cuadro del apéndice 1
- Para el nivel 2 de homologación columna D del cuadro del apéndice 2
- 2.5. Ensayo de aviso y activación con un objetivo en movimiento

<sup>(1)</sup> Las características de identificación del objetivo blando se acordarán entre el servicio técnico y el fabricante del vehículo y equivaldrán a las de un turismo de la categoría M<sub>1</sub> AA berlina.

- 2.5.1. El vehículo objeto de ensayo y el objetivo en movimiento se desplazarán en línea recta, en la misma dirección, durante al menos dos segundos antes de la parte funcional del ensayo, y el vehículo objeto de ensayo no se desplazará lateralmente más de 0,5 m con respecto a la línea central del objetivo.
- La parte funcional del ensayo empezará cuando el vehículo objeto de ensayo se desplace a una velocidad de  $80 \pm 2$  km/h y el objetivo en movimiento, a la velocidad del valor especificado en:
- Para el nivel 1 de homologación columna H del cuadro del apéndice 1
- Para el nivel 2 de homologación columna H del cuadro del apéndice 2
- La distancia de separación entre el vehículo objeto de ensayo y el objetivo en movimiento será de al menos 120 m.
- Desde el inicio de la parte funcional del ensayo hasta que el vehículo objeto de ensayo alcance una velocidad igual a la del objetivo, el conductor no realizará ningún ajuste en el vehículo objeto de ensayo, salvo ligeros ajustes de dirección para enderezar cualquier desvío.
- 2.5.2. Los tiempos de los modos de aviso de colisión indicados en el punto 1.5.1 serán conformes a las siguientes disposiciones:
- 2.5.2.1. Al menos un modo de aviso táctil o acústico tendrá lugar, a más tardar, de acuerdo con el valor especificado en:
- Para el nivel 1 de homologación columna E del cuadro del apéndice 1
- Para el nivel 2 de homologación columna E del cuadro del apéndice 2
- Estos valores deben alcanzarse antes del inicio de la fase de frenado de emergencia.
- 2.5.2.2. Al menos dos modos de aviso tendrán lugar, a más tardar, de acuerdo con los valores especificados en:
- Para el nivel 1 de homologación columna F del cuadro del apéndice 1
- Para el nivel 2 de homologación columna F del cuadro del apéndice 2
- Estos valores deben alcanzarse antes del inicio de la fase de frenado de emergencia.
- 2.5.2.3. Ninguna reducción de velocidad durante la fase de aviso excederá de 15 km/h o del 30 % de la reducción total de velocidad del vehículo objeto de ensayo; de las dos opciones, prevalecerá la que sea superior.
- 2.5.3. La fase de aviso de colisión irá seguida de la fase de frenado de emergencia, cuyo resultado será que el vehículo objeto de ensayo no impacte en el objetivo en movimiento.
- 2.5.4. La fase de frenado de emergencia no empezará hasta que el tiempo para la colisión no sea inferior o igual a tres segundos.
- Se verificará la conformidad, bien mediante la medición real durante el ensayo, bien utilizando documentación facilitada por el fabricante del vehículo, según se acuerde entre este y el servicio técnico.
- 2.6. Ensayo de detección de fallos
- 2.6.1. Deberá simularse un fallo eléctrico (por ejemplo, desconectando la fuente de energía de cualquier componente del AEBS o desconectando cualquier conexión eléctrica entre los componentes del AEBS). Durante la simulación del fallo del AEBS, ni las conexiones eléctricas de la señal de aviso al conductor a que se refiere el punto 1.5.4 ni el mando opcional de desactivación manual del AEBS a que se refiere el punto 1.4 deberán desconectarse.
- 2.6.2. La señal de aviso de fallo a que se refiere el punto 1.5.4 se activará y permanecerá activada no más tarde de diez segundos a partir del momento en que el vehículo alcance una velocidad superior a 15 km/h y se reactivará inmediatamente después de un ciclo de encendido «off»/encendido «on» con el vehículo detenido mientras exista el fallo simulado.
- 2.7. Ensayo de desactivación
- 2.7.1. En el caso de los vehículos equipados con medios para desactivar el AEBS, se situará el interruptor de encendido («start») en posición de marcha («on») y se desactivará el AEBS. Se activará la señal de aviso a que se refiere el punto 1.4.2. Se situará el interruptor de encendido («start») en posición de apagado («off»). Una vez más, se situará el interruptor de encendido («start») en posición de marcha («on») y se verificará que la señal de aviso activada previamente no se ha reactivado, lo que indica que se ha restablecido el AEBS como se especifica en el punto 1.4.1. Si se activa el sistema de encendido mediante una llave, deberá cumplirse este requisito sin retirar la llave.

- 2.8. Ensayo de reacción falsa
- 2.8.1. Se colocarán dos vehículos detenidos, de la categoría M<sub>1</sub> AA berlina, de la manera siguiente:
- a) orientados en la misma dirección de desplazamiento que el vehículo objeto de ensayo;
  - b) con una distancia de 4,5 m entre ellos <sup>(1)</sup>;
  - c) con las partes traseras de ambos alineadas.
- 2.8.2. El vehículo objeto de ensayo se desplazará durante una distancia de al menos 60 m, a una velocidad constante de  $50 \pm 2$  km/h, hasta pasar por el centro de la distancia que separa los dos vehículos detenidos.
- Durante el ensayo, no se realizará ningún ajuste de los mandos del vehículo objeto de ensayo, salvo ligeros ajustes de la dirección para enderezar cualquier desvío.
- 2.8.3. El AEBS no dará el aviso de colisión ni iniciará la fase de frenado de emergencia.
- 

<sup>(1)</sup> El punto de referencia de cada uno de los vehículos detenidos para establecer la distancia entre ellos se determinará de conformidad con la norma ISO 612:1978.

## Apéndice 1

## Nivel 1 de homologación: requisitos del ensayo de aviso y activación; valores de «cumple/no cumple»

A	B	C	D	E	F	G	H
Categoría de vehículo	Objetivo detenido			Objetivo en movimiento			
	Tiempos de los modos de aviso		Reducción de velocidad del vehículo objeto de ensayo (véase el punto 2.4.5)	Tiempos de los modos de aviso		Reducción de velocidad del vehículo objeto de ensayo (véase el punto 2.5.3)	Velocidad del objetivo (véase el punto 2.5.1)
	Al menos uno táctil o acústico (véase el punto 2.4.2.1)	Al menos dos (véase el punto 2.4.2.2)		Al menos uno táctil o acústico (véase el punto 2.5.2.1)	Al menos dos (véase el punto 2.5.2.2)		
M <sub>3</sub> , N <sub>3</sub> y N <sub>2</sub> > 8 t (equipados con sistemas de frenado neumático o neumohidráulico y con sistemas de suspensión neumática en el eje trasero)	No más tarde de 1,4 s antes del inicio de la fase de frenado de emergencia	No más tarde de 0,8 s antes del inicio de la fase de frenado de emergencia	No menos de 10 km/h	No más tarde de 1,4 s antes del inicio de la fase de frenado de emergencia	No más tarde de 0,8 s antes del inicio de la fase de frenado de emergencia	El vehículo objeto de ensayo no impactará en el objetivo en movimiento	32 ± 2 km/h

## Apéndice 2

## Nivel 2 de homologación: requisitos del ensayo de aviso y activación; valores de «cumple/no cumple»

A	B	C	D	E	F	G	H
Categoría de vehículo	Objetivo detenido			Objetivo en movimiento			
	Tiempos de los modos de aviso		Reducción de velocidad del vehículo objeto de ensayo (véase el punto 2.4.5)	Tiempos de los modos de aviso		Reducción de velocidad del vehículo objeto de ensayo (véase el punto 2.5.3)	Velocidad del objetivo (véase el punto 2.5.1)
	Al menos uno táctil o acústico (véase el punto 2.4.2.1)	Al menos dos (véase el punto 2.4.2.2)		Al menos uno táctil o acústico (véase el punto 2.5.2.1)	Al menos dos (véase el punto 2.5.2.2)		
M <sub>3</sub> , N <sub>3</sub> y N <sub>2</sub> > 8 t <sup>(1)</sup>	No más tarde de 1,4 s antes del inicio de la fase de frenado de emergencia	No más tarde de 0,8 s antes del inicio de la fase de frenado de emergencia	No menos de 20 km/h	No más tarde de 1,4 s antes del inicio de la fase de frenado de emergencia	No más tarde de 0,8 s antes del inicio de la fase de frenado de emergencia	El vehículo objeto de ensayo no impactará en el objetivo en movimiento	12 ± 2 km/h
N <sub>2</sub> ≤ 8 t y M <sub>2</sub> <sup>(2)</sup>	<sup>(3)</sup>	<sup>(3)</sup>	<sup>(3)</sup>	<sup>(3)</sup>	<sup>(3)</sup>	<sup>(3)</sup>	<sup>(3)</sup>

<sup>(1)</sup> Los vehículos de la categoría M<sub>3</sub> con sistema de frenado hidráulico están sujetos a los requisitos de la segunda fila.

<sup>(2)</sup> Los vehículos con sistema de frenado neumático están sujetos a los requisitos de la primera fila.

<sup>(3)</sup> Valores que deben especificarse de conformidad con el artículo 5.

## ANEXO III

**Requisitos especiales aplicables a los aspectos relativos a la seguridad de los sistemas electrónicos complejos de control del vehículo**

## 1. Generalidades

En el presente anexo se definen los requisitos especiales de documentación, de estrategia y de verificación de fallos, en lo que se refiere a los aspectos relativos a la seguridad de los sistemas electrónicos complejos de control del vehículo a los fines del presente Reglamento.

El presente anexo también puede aplicarse en lo concerniente a las funciones relacionadas con la seguridad que se controlan mediante sistemas electrónicos.

En el presente anexo no se especifican los criterios de rendimiento relativos a los sistemas electrónicos complejos de control del vehículo, pero sí se trata la metodología aplicada al proceso de diseño, así como la información que debe comunicarse al servicio técnico con fines de homologación de tipo.

Esta información deberá mostrar que, en condiciones normales y de fallo, un sistema electrónico complejo de control del vehículo cumple todos los requisitos de rendimiento pertinentes que se especifican en el presente Reglamento.

## 2. Definiciones

A efectos del presente anexo, se aplicarán las siguientes definiciones:

- 2.1. «Concepto de seguridad»: descripción de las medidas que forman parte del sistema (por ejemplo, dentro de las unidades electrónicas) para velar por su integridad, garantizando así su funcionamiento seguro aun en caso de fallo eléctrico.

La posibilidad de recurrir a un funcionamiento parcial o incluso a un sistema de reserva para mantener las funciones esenciales del vehículo puede formar parte del concepto de seguridad.

- 2.2. «Sistema electrónico de control»: combinación de unidades diseñadas para producir conjuntamente la función de control del vehículo declarada, por medio del procesamiento electrónico de datos.

Estos sistemas, controlados a menudo mediante *software*, se construyen a partir de componentes funcionales diferenciados, como sensores, unidades electrónicas de control y accionadores, y se conectan mediante enlaces de transmisión. Pueden incluir elementos mecánicos, electroneumáticos o electrohidráulicos.

- 2.3. «Sistemas electrónicos complejos de control del vehículo»: los sistemas electrónicos de control sujetos a una jerarquía de control en la que una función controlada puede ser anulada por un sistema o función electrónico de control de un nivel superior.

- 2.4. «Sistemas o funciones de control de un nivel superior»: los sistemas o funciones que emplean dispositivos adicionales de procesamiento o detección para modificar el comportamiento del vehículo ordenando variaciones de las funciones normales de su sistema de control.

Esto permite que los sistemas complejos cambien automáticamente sus objetivos en función de una escala de prioridades que depende de las circunstancias detectadas.

- 2.5. «Unidades»: las divisiones más pequeñas de los componentes del sistema que entran en el ámbito del presente anexo; estas combinaciones de componentes se tratarán como entidades únicas con fines de identificación, análisis o sustitución.

- 2.6. «Enlaces de transmisión»: los medios utilizados para interconectar las unidades distribuidas con el fin de transmitir señales, datos de funcionamiento o suministro de energía.

Este equipo es, por lo general, eléctrico, pero puede ser en parte mecánico, neumático, hidráulico u óptico.

- 2.7. «Ámbito de control»: variable de salida correspondiente al ámbito en el que el sistema puede ejercer su control.

- 2.8. «Límites de funcionamiento efectivo»: los límites físicos externos dentro de los cuales el sistema puede mantener el control.

## 3. Documentación

## 3.1. Requisitos

El fabricante deberá presentar una documentación que permita acceder al diseño básico del sistema electrónico complejo de control del vehículo para el que se ha solicitado la homologación de tipo (en lo sucesivo, «el sistema») y a los medios por los que está conectado con otros sistemas del vehículo o mediante los cuales controla directamente las variables de salida.

Deberán explicarse las funciones del sistema y el concepto de seguridad, según estén establecidos por el fabricante.

La documentación deberá ser breve, pero aportará pruebas de que en el diseño y el desarrollo se han aprovechado los conocimientos especializados de todos los ámbitos relacionados con el sistema.

De cara a las inspecciones técnicas periódicas, la documentación deberá describir el modo de comprobar el estado de funcionamiento del sistema en ese momento.

- 3.1.1. La documentación deberá estar disponible en las dos partes siguientes:
  - a) la documentación oficial para la homologación, que incluirá el material enumerado en el punto 3 (a excepción del mencionado en el punto 3.4.4) y se facilitará al servicio técnico cuando se presente la solicitud de homologación de tipo; esta documentación se considerará la referencia básica para el proceso de verificación establecido en el punto 4;
  - b) el material adicional y los datos de análisis a que se refiere el punto 3.4.4, que conservará el fabricante, pero que se presentarán para inspección en el momento de la homologación de tipo.
- 3.2. Descripción de las funciones del sistema

Deberá facilitarse una descripción que ofrezca una explicación simple de todas las funciones de control del sistema y de los métodos empleados para alcanzar los objetivos, indicando los mecanismos mediante los cuales se ejerce el control.

  - 3.2.1. Se proporcionará una lista de todas las variables de entrada y detectadas, y se indicará su intervalo de funcionamiento.
  - 3.2.2. Deberá facilitarse una lista de todas las variables de salida que estén controladas por el sistema e indicarse, en cada caso, si el control es directo o se ejerce a través de otro sistema del vehículo. Se definirá el ámbito de control ejercido sobre cada una de estas variables.
  - 3.2.3. Cuando sea oportuno para el rendimiento del sistema, deberán indicarse los límites de funcionamiento efectivo.
- 3.3. Configuración y esquema del sistema
  - 3.3.1. Inventario de componentes

Deberá facilitarse una lista en la que se enumeren todas las unidades del sistema y se indique qué otros sistemas del vehículo son necesarios para lograr la función de control de que se trate.

Se proporcionará un esquema que muestre la combinación de estas unidades y que establezca claramente la distribución de los mecanismos y las interconexiones.
  - 3.3.2. Funciones de las unidades

Se indicará la función de cada unidad del sistema y se mostrarán las señales que las vinculen a otras unidades u otros sistemas del vehículo. Esta información podrá suministrarse mediante un diagrama de bloques con etiquetas u otro tipo de esquema, o mediante una descripción acompañada de un diagrama de este tipo.
  - 3.3.3. Interconexiones

Las interconexiones presentes en el sistema deberán mostrarse mediante un diagrama de circuitos, en el caso de los enlaces de transmisión eléctricos, un diagrama de fibras ópticas, en el caso de los enlaces ópticos, un diagrama de tuberías, en el caso del equipo de transmisión neumático o hidráulico, y un diagrama simplificado, en el caso de las conexiones mecánicas.
  - 3.3.4. Flujo de señales y prioridades

Habrà una correspondencia clara entre estos enlaces de transmisión y las señales transmitidas entre las unidades.

Se declararán las prioridades de las señales en los canales de datos multiplexados, siempre que la prioridad pueda afectar al rendimiento o la seguridad a los fines del presente Reglamento.
  - 3.3.5. Identificación de las unidades

Cada unidad deberá estar identificada de manera clara e inequívoca (por ejemplo, mediante el marcado del *hardware* y el marcado de la salida del contenido del *software*) para poder asociar el *hardware* a la documentación correspondiente.

Cuando varias funciones se combinen en una única unidad o en un único ordenador, pero, para mayor claridad y para facilitar su explicación, en el correspondiente diagrama se muestren en múltiples bloques, se utilizará solamente una marca de identificación del *hardware*.

Mediante esta identificación, el fabricante estará afirmando que el equipo suministrado es conforme con el documento correspondiente.
  - 3.3.5.1. La identificación indica la versión de *hardware* y *software* y, en el caso de que esta última cambie de modo que altere la función de la unidad a los fines del presente Reglamento, deberá cambiarse también la identificación.
- 3.4. Concepto de seguridad del fabricante

- 3.4.1. El fabricante deberá presentar una declaración en la que afirme que la estrategia elegida para lograr los objetivos del sistema no perjudicará, en ausencia de fallos, el funcionamiento seguro de los sistemas sujetos a lo dispuesto en el presente Reglamento.
- 3.4.2. En cuanto al *software* empleado en el sistema, se explicará su arquitectura básica y se indicarán los métodos y las herramientas de diseño utilizados. El fabricante deberá estar preparado para mostrar, si se le solicita, pruebas de los medios utilizados para determinar la realización de la lógica del sistema durante el proceso de diseño y desarrollo.
- 3.4.3. El fabricante deberá proporcionar a las autoridades técnicas una explicación de las medidas de diseño integradas en el sistema para garantizar su funcionamiento seguro en condiciones de fallo. Las medidas de diseño en caso de fallo del sistema pueden consistir, por ejemplo, en:
- mantener el funcionamiento mediante la utilización de un sistema parcial;
  - recurrir a un sistema de reserva independiente;
  - suprimir la función de nivel superior.

En caso de fallo, deberá advertirse al conductor mediante una señal de aviso o la visualización de un mensaje, por ejemplo. Cuando el conductor no desactive el sistema (por ejemplo, girando el interruptor de contacto (marcha) a la posición de apagado [«off»] o desactivando esa función en particular, en el caso de que exista un interruptor especial para ello), la señal de aviso se mantendrá mientras persista el fallo.

- 3.4.3.1. Si la medida elegida selecciona un modo de funcionamiento de rendimiento parcial en determinadas condiciones de fallo, deberán especificarse dichas condiciones y definirse los límites de eficacia resultantes.
- 3.4.3.2. Si la medida elegida selecciona un medio secundario (de reserva) para lograr el objetivo del sistema de control del vehículo, deberán explicarse los principios del mecanismo que permite cambiar a dicho medio, la lógica y el nivel de redundancia, así como todas las características incorporadas de comprobación de reserva, y deberán definirse los límites de la eficacia de reserva resultantes.
- 3.4.3.3. Si la medida elegida selecciona la supresión de la función de nivel superior, se inhibirán todas las señales de control de salida asociadas a dicha función, de tal manera que se limiten las perturbaciones transitorias.
- 3.4.4. La documentación deberá ir acompañada de un análisis que muestre, en términos generales, cómo se comportará el sistema en caso de que se produzca cualquiera de los fallos especificados que repercuten en el rendimiento o la seguridad del control del vehículo.

Podrá tratarse de un análisis modal de fallos y efectos, un análisis en forma de árbol de fallos o cualquier otro procedimiento similar que resulte adecuado para las consideraciones relativas a la seguridad del sistema.

El fabricante establecerá y mantendrá los enfoques analíticos elegidos y los pondrá a disposición del servicio técnico para su inspección en el momento de la homologación de tipo.

- 3.4.4.1. En esta documentación se enumerarán los parámetros objeto de seguimiento y se indicarán, para cada condición de fallo del tipo definido en el punto 3.4.4, la señal de aviso que deberá recibir el conductor o el personal encargado del mantenimiento o la inspección técnica.

#### 4. Verificación y ensayo

- 4.1. El funcionamiento del sistema, expuesto en los documentos exigidos en el punto 3, deberá someterse a ensayo como se expone a continuación.

##### 4.1.1. Verificación del funcionamiento del sistema

Para establecer los niveles de funcionamiento normal, deberá verificarse el rendimiento del sistema del vehículo en ausencia de fallos comparándolo con la especificación básica de referencia del fabricante, a menos que dicho sistema esté sujeto a un ensayo de rendimiento específico en el marco del procedimiento de homologación con arreglo al presente Reglamento.

##### 4.1.2. Verificación del concepto de seguridad a que se refiere el punto 3.4

A discreción de la autoridad de homologación, deberá comprobarse cómo reacciona el sistema ante la presencia de un fallo en cualquiera de las unidades aplicando las correspondientes señales de salida a unidades eléctricas o elementos mecánicos, con el fin de simular los efectos de fallos ocurridos en el interior de la unidad.

Los resultados de la verificación deberán corresponderse con el resumen documentado del análisis de fallos, hasta un nivel de efecto global que confirme que el concepto de seguridad y la ejecución son adecuados.

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 348/2012 DE LA COMISIÓN**  
**de 20 de abril de 2012**

**por el que se establecen valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo, de 22 de octubre de 2007, por el que se crea una organización común de mercados agrícolas y se establecen disposiciones específicas para determinados productos agrícolas (Reglamento único para las OCM) <sup>(1)</sup>,

Visto el Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011 de la Comisión, de 7 de junio de 2011, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) n° 1234/2007 del Consejo en los sectores de las frutas y hortalizas y de las frutas y hortalizas transformadas <sup>(2)</sup>, y, en particular, su artículo 136, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011 establece, en aplicación de los resultados de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda Uruguay, los crite-

rios para que la Comisión fije los valores de importación a tanto alzado de terceros países correspondientes a los productos y períodos que figuran en el anexo XVI, parte A, de dicho Reglamento.

- (2) De acuerdo con el artículo 136, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011, el valor de importación a tanto alzado se calcula cada día hábil teniendo en cuenta datos que varían diariamente. Por lo tanto, el presente Reglamento debe entrar en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

En el anexo del presente Reglamento quedan fijados los valores de importación a tanto alzado a que se refiere el artículo 136 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 543/2011.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Hecho en Bruselas, el 20 de abril de 2012.

*Por la Comisión,*  
*en nombre del Presidente*  
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ  
*Director General de Agricultura*  
*y Desarrollo Rural*

<sup>(1)</sup> DO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 157 de 15.6.2011, p. 1.

## ANEXO

**Valores de importación a tanto alzado para la determinación del precio de entrada de determinadas frutas y hortalizas**

(EUR/100 kg)

Código NC	Código tercer país <sup>(1)</sup>	Valor de importación a tanto alzado
0702 00 00	MA	47,3
	TN	124,7
	TR	108,1
	ZZ	93,4
0707 00 05	TR	139,2
	ZZ	139,2
0709 93 10	MA	91,2
	TR	108,3
	ZZ	99,8
0805 10 20	EG	47,8
	IL	72,9
	MA	41,2
	TN	54,8
	TR	50,5
	ZZ	53,4
0805 50 10	TR	58,3
	ZZ	58,3
0808 10 80	AR	88,4
	BR	83,6
	CA	152,1
	CL	99,1
	CN	117,9
	MK	29,3
	NZ	122,4
	US	164,3
	UY	72,9
	ZA	85,3
	ZZ	101,5
0808 30 90	AR	109,5
	CL	133,3
	CN	65,6
	US	107,0
	ZA	125,0
	ZZ	108,1

<sup>(1)</sup> Nomenclatura de países fijada por el Reglamento (CE) n° 1833/2006 de la Comisión (DO L 354 de 14.12.2006, p. 19). El código «ZZ» significa «otros orígenes».

## DECISIONES

## DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN

de 26 de marzo de 2012

por la que se modifica la Decisión 98/213/CE, relativa al procedimiento de certificación de la conformidad de productos de construcción con arreglo al apartado 2 del artículo 20 de la Directiva 89/106/CEE del Consejo, en lo que concierne a los kits de tabiquería interior

[notificada con el número C(2012) 1866]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2012/201/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 89/106/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1988, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros sobre los productos de construcción <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 13, apartado 4,

Previa consulta al Comité permanente de la construcción,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Decisión 98/213/CE de la Comisión <sup>(2)</sup> solo se refiere a los productos definidos en el documento de idoneidad técnica europeo, mientras que algunos de esos productos también pueden estar cubiertos por normas europeas armonizadas.
- (2) Actualmente el Comité Europeo de Normalización (CEN) elabora normas europeas armonizadas aplicables a algunos de los productos mencionados en la Decisión 98/213/CE.
- (3) Procede, por tanto, modificar la Decisión 98/213/CE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

La Decisión 98/213/CE queda modificada como sigue:

- 1) Se inserta el artículo 3 bis siguiente:

*«Artículo 3 bis*

El procedimiento de certificación de la conformidad definido en el anexo IV se indicará en los mandatos relativos a las normas europeas armonizadas.»

- 2) Se añade el anexo IV, cuyo texto figura en el anexo de la presente Decisión.

*Artículo 2*

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 26 de marzo de 2012.

*Por la Comisión*

Antonio TAJANI

*Vicepresidente*

<sup>(1)</sup> DO L 40 de 11.2.1989, p. 12.

<sup>(2)</sup> DO L 80 de 18.3.1998, p. 41.

## ANEXO

## «ANEXO IV

## FAMILIA DE PRODUCTOS

## KITS DE TABIQUERÍA INTERIOR DE YESO (1/2)

**Sistemas de certificación de la conformidad**

Para los productos y usos que se enumeran a continuación, se solicita al Comité Europeo de Normalización (CEN) que especifique los siguientes sistemas de certificación de la conformidad en las correspondientes normas europeas armonizadas:

Producto(s)	Uso(s) previsto(s)	Nivel(es) o clase(s)	Sistema(s) de certificación de la conformidad
Sistemas/kits de tabiquería interior	Para todos los usos no sujetos a los requisitos de reacción al fuego	cualquiera	3

Sistema 3: Véase el anexo III, punto 2, inciso ii), de la Directiva 89/106/CEE, segunda posibilidad.

La especificación del sistema permitirá su aplicación incluso cuando no sea necesario establecer el rendimiento en relación con una característica determinada, porque haya, al menos, un Estado miembro que no tenga requisitos legales a ese respecto (véase el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 89/106/CEE y, cuando sea aplicable, el punto 1.2.3 de los Documentos Interpretativos). En tales casos, no debe exigirse al fabricante la comprobación de esa característica si este no desea declarar el rendimiento del producto a ese respecto.

## FAMILIA DE PRODUCTOS

## KITS DE TABIQUERÍA INTERIOR DE YESO (2/2)

**Sistemas de certificación de la conformidad**

Para los productos y usos que se enumeran a continuación, se solicita al CEN que especifique los siguientes sistemas de certificación de la conformidad en la correspondiente norma europea armonizada:

Producto(s)	Uso(s) previsto(s)	Nivel(es) o clase(s) (reacción al fuego)	Sistema(s) de certificación de la conformidad
Sistemas/kits de tabiquería interior	Usos sujetos a los requisitos de reacción al fuego	A1 (*), A2 (*), B (*), C (*)	1
		A1 (**), A2 (**), B (**), C (**), D, E	3
		(A1 a E) (***), F	4

Sistema 1: Véase el anexo III, punto 2, inciso i), de la Directiva 89/106/CEE, sin ensayo por sondeo de muestras.

Sistema 3: Véase el anexo III, punto 2, inciso ii), de la Directiva 89/106/CEE, segunda posibilidad.

Sistema 4: Véase el anexo III, punto 2, inciso ii), de la Directiva 89/106/CEE, tercera posibilidad.

(\*) Productos o materiales para los que una etapa claramente identificable en el proceso de producción supone una mejora en la clasificación relativa a la reacción al fuego (por ejemplo, la incorporación de retardadores de ignición o la limitación del material orgánico).

(\*\*) Productos o materiales no cubiertos por la nota a pie de página (\*).

(\*\*\*) Productos o materiales que no necesitan ser sometidos a ensayos sobre reacción al fuego (por ejemplo, productos o materiales de la clase A1 de conformidad con la Decisión 96/603/CE de la Comisión) (DO L 267 de 19.10.1996, p. 23).

La especificación del sistema permitirá su aplicación incluso cuando no sea necesario establecer el rendimiento en relación con una característica determinada, porque haya, al menos, un Estado miembro que no tenga requisitos legales a ese respecto (véase el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 89/106/CEE y, cuando sea aplicable, el punto 1.2.3 de los Documentos Interpretativos). En tales casos, no debe exigirse al fabricante la comprobación de esa característica si este no desea declarar el rendimiento del producto a ese respecto».

## DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN

de 29 de marzo de 2012

por la que se modifica la Decisión 1999/94/CE, relativa al procedimiento de certificación de la conformidad de productos de construcción con arreglo al apartado 2 del artículo 20 de la Directiva 89/106/CEE del Consejo en lo que concierne a los productos prefabricados de hormigón normal, ligero y celular curado al vapor en autoclave

[notificada con el número C(2012) 1977]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2012/202/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 89/106/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1988, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros sobre los productos de construcción <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 13, apartado 4, letra a),

Previa consulta al Comité permanente de la construcción,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 25 de enero de 1999, la Comisión adoptó la Decisión 1999/94/CE, relativa al procedimiento de certificación de la conformidad de productos de construcción con arreglo al apartado 2 del artículo 20 de la Directiva 89/106/CEE del Consejo en lo que concierne a los productos prefabricados de hormigón normal, ligero y celular curado al vapor en autoclave <sup>(2)</sup>.
- (2) El anexo III de la Decisión 1999/94/CE debe modificarse para adaptar al progreso técnico los sistemas de certificación de la conformidad de las piezas y elementos para forjados de viguetas y bovedillas que incorporen material orgánico a fin de tener en cuenta los usos sujetos a la

normativa sobre la reacción al fuego, ya que debe garantizarse un nivel distinto de intervención de terceras partes dependiendo de los procesos y los materiales utilizados en la producción.

- (3) Procede, por tanto, modificar la Decisión 1999/94/CE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

El anexo III de la Decisión 1999/94/CE queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo de la presente Decisión.

*Artículo 2*

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 29 de marzo de 2012.

*Por la Comisión*

Antonio TAJANI

*Vicepresidente*

<sup>(1)</sup> DO L 40 de 11.2.1989, p. 12.

<sup>(2)</sup> DO L 29 de 3.2.1999, p. 55.

## ANEXO

En el anexo III de la Decisión 1999/94/CE, se añade el texto siguiente:

## «FAMILIA DE PRODUCTOS

**PIEZAS Y ELEMENTOS PARA FORJADOS DE VIGUETAS Y BOVEDILLAS QUE INCORPOREN MATERIAL ORGÁNICO****Sistemas de certificación de la conformidad**

Para los productos y usos que se enumeran a continuación, se solicita al Comité Europeo de Normalización (CEN) que especifique los siguientes sistemas de certificación de la conformidad en las correspondientes normas europeas armonizadas:

Producto(s)	Uso(s) previsto(s)	Nivel(es) o clase(s) (reacción al fuego)	Sistema(s) de certificación de la conformidad
Piezas y elementos para forjados de viguetas y bovedillas que incorporen material orgánico	Para usos sujetos a normas sobre la reacción al fuego	(A1, A2, B, C) (*)	1
		(A1, A2, B, C) (**), D, E	3
		(A1 a E) (***), F	4

Sistema 1: Véase el anexo III, punto 2, inciso i), de la Directiva 89/106/CEE, sin ensayo por sondeo de muestras.

Sistema 3: Véase el anexo III, punto 2, inciso ii), de la Directiva 89/106/CEE, segunda posibilidad.

Sistema 4: Véase el anexo III, punto 2, inciso ii), de la Directiva 89/106/CEE, tercera posibilidad.

(\*) Productos o materiales para los que una etapa claramente identificable en el proceso de producción supone una mejora en la clasificación de reacción al fuego (por ejemplo, la adición de retardadores de ignición o la limitación del material orgánico).

(\*\*) Productos o materiales no cubiertos por la nota (\*).

(\*\*\*) Productos o materiales que no necesitan someterse a ensayo de reacción al fuego [por ejemplo, productos o materiales de la clase A1 con arreglo a la Decisión 96/603/CE de la Comisión (DO L 267 de 19.10.1996, p. 23)].

La especificación del sistema permitirá su aplicación incluso cuando no sea necesario establecer el rendimiento en relación con una característica determinada, porque haya al menos un Estado miembro que no tenga requisitos legales a ese respecto (véase el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 89/106/CEE y, cuando sea aplicable, el punto 1.2.3 de los Documentos Interpretativos). En tal caso, no debe exigirse al fabricante la comprobación de esa característica si este no desea declarar el rendimiento del producto a ese respecto.»

## DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN

de 19 de abril de 2012

por la que se modifica el anexo I de la Decisión 2006/766/CE en lo que respecta a la entrada correspondiente a Chile en la lista de países desde los que se autorizan las importaciones de moluscos bivalvos, equinodermos, tunicados y gasterópodos vivos, refrigerados, congelados o transformados destinados a la alimentación humana

[notificada con el número C(2012) 2446]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2012/203/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 854/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, por el que se establecen normas específicas para la organización de controles oficiales de los productos de origen animal destinados al consumo humano <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 11, apartado 1,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 854/2004 establece que solo se importarán productos de origen animal de aquellos terceros países o partes de terceros países que figuren en una lista elaborada de acuerdo con dicho Reglamento.
- (2) El Reglamento (CE) n° 854/2004 establece también que, al elaborar y actualizar dichas listas, es preciso tener en cuenta los controles de la Unión efectuados en terceros países y las garantías proporcionadas por las autoridades competentes de terceros países sobre el cumplimiento con la legislación de la Unión en materia de piensos y alimentos y la normativa sobre salud animal o su equivalencia con las mismas, tal como se especifica en el Reglamento (CE) n° 882/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre los controles oficiales efectuados para garantizar la verificación del cumplimiento de la legislación en materia de piensos y alimentos y la normativa sobre salud animal y bienestar de los animales <sup>(2)</sup>.
- (3) La Decisión 2006/766/CE de la Comisión, de 6 de noviembre de 2006, por la que se establece la lista de terceros países y territorios desde los que se autorizan las importaciones de moluscos bivalvos, equinodermos, tunicados, gasterópodos marinos y productos de la pesca <sup>(3)</sup>, enumera aquellos terceros países que satisfacen los criterios mencionados en el Reglamento (CE) n° 854/2004 y que pueden, por tanto, garantizar que las exportaciones de dichos productos a la Unión Europea cumplen con las condiciones sanitarias establecidas en la legislación de la Unión para proteger la salud de los consumidores. En particular, el anexo I de la citada Decisión establece una lista de terceros países desde los que se autorizan las importaciones de moluscos bivalvos, equinodermos, tunicados y gasterópodos marinos vivos,

refrigerados, congelados o transformados, destinados al consumo humano. Esa lista incluye también restricciones relacionadas con dichas importaciones desde determinados terceros países.

- (4) Chile figura actualmente en la lista del anexo I de la Decisión 2006/766/CE como tercer país desde el que se autorizan las importaciones de moluscos bivalvos, equinodermos, tunicados y gasterópodos marinos vivos destinados al consumo humano, pero tales importaciones están restringidas a moluscos bivalvos, equinodermos, tunicados y gasterópodos marinos congelados o transformados y a determinados moluscos bivalvos refrigerados y eviscerados de la familia de las *Pectinidae*.
- (5) La Comisión llevó a cabo una inspección en Chile del 26 de abril al 6 de mayo de 2010, con el fin de evaluar *in situ* el sistema de control que rige la producción de moluscos bivalvos destinados a ser exportados a la Unión. Los resultados de esa inspección, junto con las garantías proporcionadas por las autoridades competentes de Chile, indican que las condiciones aplicables en ese tercer país para los moluscos bivalvos, equinodermos, tunicados y gasterópodos marinos vivos destinados a ser exportados a la Unión son equivalentes a las establecidas en la legislación pertinente de la Unión. Las restricciones a las importaciones a la Unión Europea de moluscos bivalvos, equinodermos, tunicados y gasterópodos marinos procedentes de Chile deben, por tanto, dejar de ser aplicables.
- (6) Por lo tanto, procede modificar en consecuencia la Decisión 2006/766/CE.
- (7) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité permanente de la cadena alimentaria y de sanidad animal.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

## Artículo 1

En el anexo I de la Decisión 2006/766/CE, la entrada correspondiente a Chile se sustituye por el texto siguiente:

«CL	CHILE»	
-----	--------	--

<sup>(1)</sup> DO L 139 de 30.4.2004, p. 206.

<sup>(2)</sup> DO L 165 de 30.4.2004, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 320 de 18.11.2006, p. 53.

*Artículo 2*

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 19 de abril de 2012.

*Por la Comisión*  
John DALLI  
*Miembro de la Comisión*

---

## DECISIÓN DE EJECUCIÓN DE LA COMISIÓN

de 19 de abril de 2012

por la que se modifican los anexos de la Decisión 2003/467/CE en lo que respecta a la declaración de Letonia como Estado miembro oficialmente indemne de brucelosis y de determinadas regiones de Italia, Polonia y Portugal como oficialmente indemnes de tuberculosis, brucelosis y leucosis bovina enzoótica

[notificada con el número C(2012) 2451]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2012/204/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 64/432/CEE del Consejo, de 26 de junio de 1964, relativa a problemas de policía sanitaria en materia de intercambios intracomunitarios de animales de las especies bovina y porcina <sup>(1)</sup>, y, en particular, su anexo A, capítulo I, apartado 4, y capítulo II, apartado 7, y su anexo D, capítulo I, letra E,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 64/432/CEE se aplica al comercio de animales bovinos y porcinos en la Unión. Fija las condiciones por las que un Estado miembro o región del mismo pueden ser declarados oficialmente indemnes de tuberculosis, brucelosis y leucosis bovina enzoótica en relación con rebaños bovinos.
- (2) En los anexos de la Decisión 2003/467/CE de la Comisión, de 23 de junio de 2003, por la que se establece el estatuto de determinados Estados miembros y regiones de Estados miembros oficialmente indemnes de tuberculosis, brucelosis y leucosis bovina enzoótica en relación con rebaños bovinos <sup>(2)</sup>, se establecen listas de los Estados miembros que han sido declarados oficialmente indemnes de tuberculosis, oficialmente indemnes de brucelosis y oficialmente indemnes de leucosis bovina enzoótica.
- (3) Italia ha presentado a la Comisión documentación que demuestra el cumplimiento de las condiciones establecidas en la Directiva 64/432/CEE para que se reconozcan las provincias de Asti y Biella, en la región de Piemonte, como oficialmente indemnes de tuberculosis.
- (4) Además, la provincia de Ascoli Piceno ya figura en el anexo I, capítulo 2, de la Decisión 2003/467/CE como región de Italia oficialmente indemne de tuberculosis. Sin embargo, la división administrativa de Italia divide la

provincia de Ascoli Piceno, de la región de Las Marcas, en dos provincias: la de Ascoli Piceno y la de Fermo. Por lo tanto, las entradas correspondientes a Italia en la lista del anexo I, capítulo 2, de la Decisión 2003/467/CE deben modificarse en consecuencia.

- (5) Portugal ha presentado a la Comisión documentación que demuestra que cumple las condiciones establecidas en la Directiva 64/432/CEE para que se reconozcan todos los distritos de la región del Algarve (Portugal) como oficialmente indemnes de tuberculosis.
- (6) Tras la evaluación de la documentación presentada por Italia y Portugal, las provincias de Asti y Biella, en la región de Piemonte (Italia) y todos los distritos de la región del Algarve (Portugal) deben declararse oficialmente indemnes de tuberculosis.
- (7) Italia ha presentado asimismo a la Comisión documentación que demuestra el cumplimiento de las condiciones establecidas en la Directiva 64/432/CEE para que se reconozcan todas las provincias de la región del Valle de Aosta (Italia) como oficialmente indemnes de brucelosis.
- (8) Letonia ha presentado a la Comisión documentación que demuestra que cumple las condiciones establecidas en la Directiva 64/432/CEE para que se reconozca todo su territorio como oficialmente indemne de brucelosis.
- (9) Portugal ha presentado a la Comisión documentación que demuestra que cumple las condiciones establecidas en la Directiva 64/432/CEE para que se reconozcan todos los distritos de la región del Algarve (Portugal) como oficialmente indemnes de brucelosis.
- (10) Tras la evaluación de la documentación presentada por Italia, Letonia y Portugal, Letonia debe ser declarado Estado miembro oficialmente indemne de brucelosis, y todas las provincias de la región del Valle de Aosta (Italia) y todos los distritos de la región del Algarve (Portugal) deben declararse oficialmente indemnes de brucelosis.

<sup>(1)</sup> DO 121 de 29.7.1964, p. 1977/64.

<sup>(2)</sup> DO L 156 de 25.6.2003, p. 74.

- (11) Italia, Polonia y Portugal han presentado a la Comisión documentación que demuestra que cumplen las condiciones establecidas en la Directiva 64/432/CEE para que se reconozcan como oficialmente indemnes de leucosis enzoótica bovina las provincias de Catania, Enna, Palermo y Ragusa, en la región de Sicilia (Italia); diecinueve powiaty (distritos) de los voivodatos (las provincias) de Warmińsko-Mazurskie, Pomorskie, Kujawsko-Pomorskie y Wielkopolskie (Polonia) y todos los distritos de las regiones del Centro, Lisboa e Vale do Tejo, además de cuatro distritos de la región del Norte (Portugal).
- (12) Tras la evaluación de la documentación presentada por Italia, Polonia y Portugal, las provincias de Catania, Enna, Palermo y Ragusa, en la región de Sicilia (Italia); los diecinueve powiaty (distritos) de los voivodatos (las provincias) de Warmińsko-Mazurskie, Pomorskie, Kujawsko-Pomorskie y Wielkopolskie (Polonia) y todos los distritos de las regiones del Centro, Lisboa y Vale do Tejo, además de cuatro distritos de la región del Norte (Portugal) deben declararse oficialmente indemnes de leucosis enzoótica bovina.
- (13) Procede, por tanto, modificar los anexos de la Decisión 2003/467/CE en consecuencia.

- (14) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité permanente de la cadena alimentaria y de sanidad animal.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Los anexos de la Decisión 2003/467/CE quedan modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo de la presente Decisión.

*Artículo 2*

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 19 de abril de 2012.

*Por la Comisión*

John DALLI

*Miembro de la Comisión*

## ANEXO

Los anexos de la Decisión 2003/467/CE se modifican del modo siguiente:

1) En el anexo I, el capítulo 2 se sustituye por el texto siguiente:

**«CAPÍTULO 2**

**Regiones de los Estados miembros oficialmente indemnes de tuberculosis**

En Italia:

- región de Abruzos: provincia de Pescara,
- provincia de Bolzano,
- región de Emilia-Romaña,
- región de Friul-Venecia Julia,
- región de Lacio: provincias de Rieti y de Viterbo,
- región de Lombardía,
- región de Las Marcas: provincias de Ascoli Piceno y de Fermo,
- región de Piamonte: provincias de Asti, Biella, Novara, Verbania y Vercelli,
- región de Cerdeña: provincias de Cagliari, Medio-Campidano, Ogliastra, Olbia-Tempio y Oristano,
- región de Toscana,
- provincia de Trento,
- región de Véneto.

En Portugal:

- región de Algarve: todos los distritos.

En el Reino Unido:

- Gran Bretaña: Escocia.».

2) El anexo II se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO II

**CAPÍTULO 1**

**Estados miembros oficialmente indemnes de brucelosis**

Código ISO	Estado miembro
BE	Bélgica
CZ	República Checa
DK	Dinamarca
DE	Alemania
EE	Estonia
IE	Irlanda
FR	Francia
LV	Letonia
LU	Luxemburgo
NL	Países Bajos

Código ISO	Estado miembro
AT	Austria
PL	Polonia
SI	Eslovenia
SK	Eslovaquia
FI	Finlandia
SE	Suecia

## CAPÍTULO 2

### Regiones de los Estados miembros oficialmente indemnes de brucelosis

En Italia:

- región de Abruzos: provincia de Pescara,
- provincia de Bolzano,
- región de Emilia-Romaña,
- región de Friul-Venecia Julia,
- región de Lacio: provincias de Frosinone, Latina, Rieti y Viterbo,
- región de Liguria: provincias de Imperia y Savona,
- región de Lombardía,
- región de Las Marcas,
- región de Molise: provincia de Campobasso,
- región de Piamonte,
- región de Apulia: provincia de Brindisi,
- región de Cerdeña,
- región de Toscana,
- provincia de Trento,
- región de Umbría,
- región de Valle de Aosta,
- región de Véneto.

En Portugal:

- región de Algarve: todos los distritos,
- región autónoma de las Azores: islas de Corvo, Faial, Flores, Graciosa, Pico y Santa Maria.

En España:

- provincia de Santa Cruz de Tenerife,
- provincia de Las Palmas.

En el Reino Unido:

- Gran Bretaña: Inglaterra, Escocia, Gales,
- Isla de Man.».

3) En el anexo III, el capítulo 2 se sustituye por el texto siguiente:

**«CAPÍTULO 2**

**Regiones de los Estados miembros oficialmente indemnes de leucosis enzoótica bovina**

En Italia:

- región de Abruzos: provincia de Pescara,
- provincia de Bolzano,
- región de Campania: provincia de Nápoles,
- región de Emilia-Romaña,
- región de Friul-Venecia Julia,
- región de Lacio: provincias de Frosinone, Rieti y Viterbo,
- región de Liguria: provincias de Imperia y Savona,
- región de Lombardía,
- región de Las Marcas,
- región de Molise,
- región de Piamonte,
- región de Apulia: provincia de Brindisi,
- región de Cerdeña,
- región de Sicilia: provincias de Agrigento, Catania, Caltanissetta, Enna, Palermo, Ragusa, Siracusa y Trápani,
- región de Toscana,
- provincia de Trento,
- región de Umbría,
- región de Valle de Aosta,
- región de Véneto.

En Polonia:

- Voivodato (provincia) de Baja Silesia

Powiaty (distritos):	bolesławiecki, dzierzoniowski, głogowski, górowski, jaworski, jeleniogórski, Jelenia Góra, kamiennogórski, kłodzki, legnicki, Legnica, lubański, lubiński, lwówecki, milicki, oleśnicki, oławski, polkowicki, strzeliński, średzki, świdnicki, trzebnicki, wałbrzyski, Wałbrzych, wołowski, wrocławski, Wrocław, ząbkowicki, zgorzelecki, złotoryjski.
----------------------	--

- Voivodato (provincia) de Lublin

Powiaty (distritos):	bialski, Biała Podlaska, biłgorajski, chełmski, Chełm, hrubieszowski, janowski, krasnostawski, kraśnicki, lubartowski, lubelski, Lublin, łęczyński, łukowski, opolski, parczewski, puławski, radzyński, rycki, świdnicki, tomaszowski, włodawski, zamojski, Zamość.
----------------------	---

## — Voivodato (provincia) de Lubusz

Powiaty (distritos):	gorzowski, Gorzów Wielkopolski, krośnieńsko-odrzański, międzyszycki, nowosolski, ślubicki, strzelecko-drezdenecki, sulęciński, świebodziński, Zielona Góra, zielonogórski, żagański, żarski, wschowski.
----------------------	---

## — Voivodato (provincia) de Kuyavia-Pomerania

Powiaty (distritos):	aleksandrowski, brodnicki, bydgoski, Bydgoszcz, chełmiński, golubsko-dobrzyński, grudziądzki, inowrocławski, lipnowski, Grudziądz, mogileński, nakielski, radziejowski, rypiński, sępoleński, świecki, toruński, Toruń, tucholski, wąbrzeski, Włocławek, włocławski, żniński.
----------------------	---

## — Voivodato (provincia) de Łódź

Powiaty (distritos):	bełchatowski, brzeziński, kutnowski, łaski, łęczycki, łowicki, łódzki, Łódź, opoczyński, pabianicki, pajęczański, piotrkowski, Piotrków Trybunalski, poddębicki, radomszczański, rawski, sieradzki, skierniewicki, Skierniewice, tomaszowski, wieluński, wieruszowski, zduńskowolski, zgierski.
----------------------	---

## — Voivodato (provincia) de Pequeña Polonia

Powiaty (distritos):	brzeski, bocheński, chrzanowski, dąbrowski, gorlicki, krakowski, Kraków, limanowski, miechowski, myślenicki, nowosądecki, nowotarski, Nowy Sącz, oświęcimski, olkusi, proszowicki, suski, tarnowski, Tarnów, tatrański, wadowicki, wielicki.
----------------------	--

## — Voivodato (provincia) de Mazovia

Powiaty (distritos):	białobrzeski, ciechanowski, garwoliński, grójecki, gostyniński, grodziski, kozienicki, legionowski, lipski, łosicki, makowski, miński, mławski, nowodworski, ostrołęcki, Ostrołęka, ostrowski, otwocki, piaseczyński, Płock, płocki, płoński, pruszkowski, przasnyski, przysuski, pułtuski, Radom, radomski, Siedlce, siedlecki, sierpecki, sochaczewski, sokołowski, szydlowiecki, Warszawa, warszawski zachodni, węgrowski, wołomiński, wyszkowski, zwoleniński, żuromiński, żyrardowski.
----------------------	---

## — Voivodato (provincia) de Opole

Powiaty (distritos):	brzeski, głubczycki, kędzierzyńsko-kozielski, kluczborski, krapkowicki, namysłowski, nyski, oleski, opolski, Opole, prudnicki, strzelecki.
----------------------	--

## — Voivodato (provincia) de Podkarpacie

Powiaty (distritos):	bieszczadzki, brzozowski, dębicki, jarosławski, jasielski, kolbuszowski, krośnieński, Krosno, leski, leżajski, lubaczowski, łańcucki, mielecki, niżański, przemyski, Przemysł, przeworski, ropczycko-sędziszowski, rzeszowski, Rzeszów, sanocki, stalowowolski, strzyżowski, Tarnobrzeg, tarnobrzeki.
----------------------	---

## — Voivodato (provincia) de Podlasie

Powiaty (distritos):	augustowski, białostocki, Białystok, bielski, grajewski, hajnowski, kolneński, łomżyński, Łomża, moniecki, sejneński, siemiatycki, sokólski, suwalski, Suwałki, wysokomazowiecki, zambrowski.
----------------------	---

— Voivodato (provincia) de Pomerania

Powiaty (distritos):	Gdańsk, gdański, Gdynia, lęborski, pucki, nowodworski, Sopot, wejherowski.
----------------------	--

— Voivodato (provincia) de Silesia

Powiaty (distritos):	będziński, bielski, Bielsko-Biała, bieruńsko-lędziński, Bytom, Chorzów, cieszyński, częstochowski, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, gliwicki, Gliwice, Jastrzębie Zdrój, Jaworzno, Katowice, kłobucki, lubliniecki, mikołowski, Mysłowice, myszkowski, Piekary Śląskie, pszczyński, raciborski, Ruda Śląska, rybnicki, Rybnik, Siemianowice Śląskie, Sosnowiec, Świętochłowice, tarnogórski, Tychy, wodzisławski, Zabrze, zawierciański, Żory, żywiecki.
----------------------	--

— Voivodato (provincia) de Święty Krzyż

Powiaty (distritos):	buski, jędrzejowski, kazimierski, kielecki, Kielce, konecki, opatowski, ostrowiecki, pińczowski, sandomierski, skarżyski, starachowicki, staszowski, włoszczowski.
----------------------	--

— Voivodato (provincia) de Warmia-Mazuria

Powiaty (distritos):	bartoszycki, braniewski, działdowski, Elbląg, elbląski, etcki, giżycki, gołdapski, iławski, kętrzyński, lidzbarski, mrągowski, nidzicki, nowomiejski, olecki, olsztyński, ostródzki, Olsztyn, piski, szczycieński, węgorzewski.
----------------------	---

— Voivodato (provincia) de Gran Polonia

Powiaty (distritos):	gostyński, jarociński, kaliski, Kalisz, kępiński, kolski, koniński, Konin, krotoszyński, międzychodzki, nowotomyski, ostrowski, ostrzeszowski, pleszewski, rawicki, słupecki, szamotulski, średzki, śremski, turecki, wolsztyński, wrzesiński, złotowski.
----------------------	---

En Portugal:

- región de Algarve: todos los distritos,
- región de Alentejo: todos los distritos,
- región del Centro: todos los distritos,
- región de Lisboa e Vale do Tejo: todos los distritos,
- región del Norte: distritos de Braga, Bragança, Viana do Castelo y Vila Real,
- región autónoma de las Azores.

En el Reino Unido:

- Isla de Man.».



## Precio de suscripción 2012 (sin IVA, gastos de envío ordinario incluidos)

Diario Oficial de la UE, series L + C, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	1 200 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, edición impresa + DVD anual	22 lenguas oficiales de la UE	1 310 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie L, solo edición impresa	22 lenguas oficiales de la UE	840 EUR al año
Diario Oficial de la UE, series L + C, DVD mensual (acumulativo)	22 lenguas oficiales de la UE	100 EUR al año
Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos), DVD semanal	Plurilingüe: 23 lenguas oficiales de la UE	200 EUR al año
Diario Oficial de la UE, serie C: Oposiciones	Lengua(s) en función de la oposición	50 EUR al año

La suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, que se publica en las lenguas oficiales de la Unión Europea, está disponible en 22 versiones lingüísticas. Incluye las series L (Legislación) y C (Comunicaciones e informaciones).

Cada versión lingüística es objeto de una suscripción aparte.

Con arreglo al Reglamento (CE) n° 920/2005 del Consejo, publicado en el Diario Oficial L 156 de 18 de junio de 2005, que establece que las instituciones de la Unión Europea no estarán temporalmente vinculadas por la obligación de redactar todos los actos en irlandés y de publicarlos en esta lengua, los Diarios Oficiales publicados en lengua irlandesa se comercializan aparte.

La suscripción al Suplemento del Diario Oficial (serie S: Anuncios de contratos públicos) reagrupa las 23 versiones lingüísticas oficiales en un solo DVD plurilingüe.

Previa petición, las personas suscritas al *Diario Oficial de la Unión Europea* podrán recibir los anexos del Diario Oficial. La publicación de estos anexos se comunica mediante una «Nota al lector» insertada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

## Venta y suscripciones

Las suscripciones a diversas publicaciones periódicas de pago, como la suscripción al *Diario Oficial de la Unión Europea*, están disponibles en nuestra red de distribuidores comerciales, cuya relación figura en la dirección siguiente de Internet:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_es.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_es.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) ofrece acceso directo y gratuito a la legislación de la Unión Europea. Desde este sitio puede consultarse el *Diario Oficial de la Unión Europea*, así como los Tratados, la legislación, la jurisprudencia y la legislación en preparación.**

**Para más información acerca de la Unión Europea, consulte: <http://europa.eu>**

