

Diario Oficial

de la Unión Europea

L 41



Edición
en lengua española

Legislación

60.º año

17 de febrero de 2017

Sumario

II *Actos no legislativos*

ACTOS ADOPTADOS POR ÓRGANOS CREADOS MEDIANTE ACUERDOS INTERNACIONALES

- ★ **Reglamento n.º 10 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE)**
Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos en lo que concierne a su
compatibilidad electromagnética [2017/260] 1

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.

II

(Actos no legislativos)

ACTOS ADOPTADOS POR ÓRGANOS CREADOS MEDIANTE ACUERDOS INTERNACIONALES

El segundo número se ofrece únicamente a modo de ejemplo. Solo los textos originales de la CEPE surten efectos jurídicos con arreglo al Derecho internacional público. La situación y la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento deben consultarse en la última versión del documento de situación CEPE TRANS/WP.29/343, disponible en:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

Reglamento n.º 10 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos en lo que concierne a su compatibilidad electromagnética [2017/260]

Incorpora todo el texto válido hasta:

el suplemento 01 de la serie 05 de enmiendas; fecha de entrada en vigor: 8 de octubre de 2016.

ÍNDICE

REGLAMENTO

1. Ámbito de aplicación
2. Definiciones
3. Solicitud de homologación
4. Homologación
5. Marcado
6. Especificaciones en configuraciones distintas de la de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»
7. Especificaciones adicionales en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»
8. Modificación o extensión de la homologación de tipo de un vehículo por incorporación o sustitución de un subconjunto eléctrico o electrónico
9. Conformidad de la producción
10. Sanciones por disconformidad de la producción
11. Cese definitivo de la producción
12. Modificación y extensión de la homologación de tipo de un vehículo o subconjunto eléctrico o electrónico
13. Disposiciones transitorias
14. Nombres y direcciones de los servicios técnicos responsables de realizar los ensayos de homologación y de las autoridades de homologación de tipo

Apéndice 1. Lista de normas citadas en el presente Reglamento

Apéndice 2. Límites de referencia de la banda ancha del vehículo. Distancia del vehículo a la antena: 10 m

Apéndice 3. Límites de referencia de la banda ancha del vehículo. Distancia del vehículo a la antena: 3 m

Apéndice 4. Límites de referencia de la banda estrecha del vehículo. Distancia del vehículo a la antena: 10 m

Apéndice 5. Límites de referencia de la banda estrecha del vehículo. Distancia del vehículo a la antena: 3 m

Apéndice 6. Subconjunto eléctrico o electrónico. Límites de referencia de la banda ancha

Apéndice 7. Subconjunto eléctrico o electrónico. Límites de referencia de la banda estrecha

Apéndice 8. Red artificial de alta tensión

Anexos

1. Ejemplos de marcas de homologación
- 2A. Ficha de características para la homologación de tipo de un vehículo en lo referente a la compatibilidad electromagnética
- 2B. Ficha de características para la homologación de tipo de un subconjunto eléctrico o electrónico en lo referente a la compatibilidad electromagnética
- 3A. Comunicación relativa a la concesión, extensión, denegación o retirada de la homologación o al cese definitivo de la producción de un tipo de vehículo/componente/unidad técnica independiente con arreglo al Reglamento n.º 10
- 3B. Comunicación relativa a la concesión, la extensión, la denegación o la retirada de la homologación o bien el cese definitivo de la producción de un tipo de subconjunto eléctrico o electrónico con arreglo al Reglamento n.º 10.
4. Método de medición de las emisiones electromagnéticas radiadas de banda ancha de los vehículos
5. Método de medición de las emisiones electromagnéticas radiadas de banda estrecha de los vehículos
6. Método de ensayo de la inmunidad de los vehículos a la radiación electromagnética
7. Método de medición de las emisiones electromagnéticas radiadas de banda ancha de los subconjuntos eléctricos o electrónicos
8. Método de medición de las emisiones electromagnéticas radiadas de banda estrecha de los subconjuntos eléctricos o electrónicos
9. Método o métodos de ensayo de la inmunidad de los subconjuntos eléctricos o electrónicos a la radiación electromagnética
10. Método o métodos de ensayo de la inmunidad de los subconjuntos eléctricos o electrónicos a las perturbaciones transitorias (transitorios) y de su emisión de tales perturbaciones
11. Método o métodos de ensayo de la emisión de perturbaciones armónicas (armónicos) generadas por el vehículo en las líneas de alimentación de corriente alterna
12. Método o métodos de ensayo de la emisión de variaciones de tensión, fluctuaciones de tensión y *flicker* generados por el vehículo en las líneas de alimentación de corriente alterna
13. Método o métodos de ensayo de la emisión de perturbaciones conducidas de radiofrecuencia generadas por el vehículo en las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua
14. Método o métodos de ensayo de la emisión de perturbaciones conducidas de radiofrecuencia generadas por el vehículo en el acceso a la red y las telecomunicaciones
15. Método de ensayo de la inmunidad de los vehículos a las perturbaciones eléctricas rápidas transitorias o en ráfagas conducidas por las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua
16. Método de ensayo de la inmunidad de los vehículos a las ondas de choque conducidas por las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua
17. Método o métodos de ensayo de la emisión de perturbaciones armónicas generadas por un subconjunto eléctrico o electrónico en las líneas de alimentación de corriente alterna
18. Método o métodos de ensayo de la emisión de variaciones de tensión, fluctuaciones de tensión y *flicker* generados por un subconjunto eléctrico o electrónico en las líneas de alimentación de corriente alterna
19. Método o métodos de ensayo de la emisión de perturbaciones conducidas de radiofrecuencia generadas por un subconjunto eléctrico o electrónico en las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua

20. Método o métodos de ensayo de la emisión de perturbaciones conducidas de radiofrecuencia generadas por un subconjunto eléctrico o electrónico en el acceso a la red y las telecomunicaciones
21. Método de ensayo de la inmunidad de un subconjunto eléctrico o electrónico a las perturbaciones eléctricas rápidas transitorias o en ráfagas conducidas por las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua
22. Método de ensayo de la inmunidad de los subconjuntos eléctricos o electrónicos a las ondas de choque conducidas por las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente Reglamento se aplica a:

- 1.1. los vehículos de las categorías L, M, N y O ⁽¹⁾ en lo que respecta a la compatibilidad electromagnética;
- 1.2. los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a instalarse en dichos vehículos con la limitación establecida en el apartado 3.2.1 en relación con la compatibilidad electromagnética.
- 1.3. El Reglamento incluye:
 - a) requisitos relativos a la inmunidad a las perturbaciones radiadas y conducidas para las funciones relacionadas con el control directo del vehículo, con la protección del conductor, de los pasajeros y de otros usuarios de la vía pública, con las perturbaciones que puedan confundir al conductor o a otros usuarios de la vía pública, con la funcionalidad del bus de datos del vehículo y con perturbaciones que puedan afectar a los datos obligatorios sobre el vehículo;
 - b) los requisitos relativos al control de emisiones radiadas y conducidas no deseadas para proteger el uso previsto de los equipos eléctricos o electrónicos del propio vehículo o de aquellos adyacentes o situados a proximidad, así como relativos al control de las perturbaciones procedentes de accesorios que puedan instalarse posteriormente en el vehículo;
 - c) requisitos adicionales para vehículos y SEE con sistemas de acoplamiento para la carga del REESS en lo relativo al control de las emisiones y la inmunidad de esta conexión entre el vehículo y la red eléctrica.

2. DEFINICIONES

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 2.1. «Compatibilidad electromagnética», la capacidad de un vehículo, componente o unidad técnica independiente para funcionar de manera satisfactoria en su entorno electromagnético sin producir perturbaciones electromagnéticas inadmisibles para cualquier objeto situado en dicho entorno.
- 2.2. «Perturbación electromagnética», cualquier fenómeno electromagnético que pueda perjudicar al funcionamiento de un vehículo, componente o unidad técnica independiente o de cualquier dispositivo, unidad de equipo o sistema que funcione cerca de un vehículo. Una perturbación electromagnética puede consistir en ruidos electromagnéticos, señales no deseadas o cualquier cambio en el medio de propagación mismo.
- 2.3. «Inmunidad electromagnética», la capacidad de un vehículo, componente o unidad técnica independiente para funcionar sin que se degraden sus prestaciones en presencia de perturbaciones electromagnéticas (específicas), entre las que figuran las señales de radiofrecuencia deseadas de radiotransmisores o las emisiones intrabanda radiadas de aparatos industriales, científicos y médicos (ISM), internos o externos al vehículo.
- 2.4. «Entorno electromagnético», la totalidad de los fenómenos electromagnéticos existentes en un lugar determinado.
- 2.5. «Emisión de banda ancha», la emisión cuyo ancho de banda es mayor que el de un receptor o aparato de medida particular (norma CISPR 25 [Comité Internacional Especial de Perturbaciones Radioeléctricas]).
- 2.6. «Emisión de banda estrecha», la emisión cuyo ancho de banda es menor que el de un receptor o aparato de medida particular (norma CISPR 25).

⁽¹⁾ Con arreglo a la definición que figura en la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.3, apartado 2 (www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html).

- 2.7. «Sistema eléctrico o electrónico», el dispositivo eléctrico o electrónico o el conjunto de dispositivos, incluidas sus conexiones eléctricas, que forman parte de un vehículo, pero que no se homologan de manera independiente de este.
- 2.8. «Subconjunto eléctrico o electrónico» (SEE), el dispositivo eléctrico o electrónico o el conjunto de dispositivos destinados a formar parte de un vehículo, incluidas sus conexiones eléctricas o el juego de cables correspondiente, que desempeñan una o varias funciones específicas. A petición del fabricante o de su representante autorizado, un SEE podrá homologarse, bien como componente, bien como unidad técnica independiente.
- 2.9. «Tipo de vehículo» respecto a la compatibilidad electromagnética, los vehículos que no presentan entre sí diferencias sustanciales en lo que se refiere principalmente a:
- 2.9.1. las dimensiones y forma generales del compartimento del motor;
- 2.9.2. la disposición general de los componentes eléctricos o electrónicos y del conjunto de cables;
- 2.9.3. el material básico con que se hayan fabricado el bastidor o la carrocería del vehículo (por ejemplo, fibra de vidrio, aluminio, acero, etc.). La existencia de partes de material distinto no cambiará el tipo de vehículo si el material básico de la carrocería sigue siendo el mismo. No obstante, estas variaciones deberán notificarse.
- 2.10. «Tipo de SEE» respecto a la compatibilidad electromagnética, los SEE que no difieren entre sí en sus aspectos esenciales, como:
- 2.10.1. la función que realizan;
- 2.10.2. la disposición general de los componentes eléctricos o electrónicos, en su caso.
- 2.11. «Juego de cables del vehículo», cables de la tensión de alimentación, del sistema del bus (por ejemplo, CAN) de transmisión de señales o cables de antena activos instalados por el fabricante del vehículo.
- 2.12. Las «funciones relacionadas con la inmunidad» son las siguientes:
- a) funciones relacionadas con el control directo del vehículo:
- i) por una alteración o modificación del funcionamiento, por ejemplo, del motor, las marchas, los frenos, la suspensión, la dirección activa o los dispositivos de limitación de velocidad,
- ii) por una acción sobre la posición del conductor: por ejemplo, ajuste de la posición del asiento o del volante,
- iii) por una acción sobre la visibilidad del conductor: por ejemplo, las luces de cruce o el limpiaparabrisas;
- b) funciones relacionadas con la protección del conductor, los pasajeros y otros usuarios de la vía pública:
- por ejemplo, el airbag y los sistemas de retención de seguridad;
- c) funciones que, al alterarse, causan confusión al conductor o a otros usuarios de la vía pública:
- i) perturbaciones ópticas: funcionamiento incorrecto de, por ejemplo, los indicadores de dirección, las luces de frenado, las luces de galíbo, las luces de posición traseras, las barras luminosas de los sistemas de emergencia, información errónea de indicadores de emergencia, las luces o pantallas relacionadas con las funciones de las letras a) o b) que pueden observarse en el campo de visión directa del conductor,
- ii) perturbaciones acústicas: funcionamiento incorrecto de, por ejemplo, la alarma antirrobo o la bocina;
- d) funciones relacionadas con la funcionalidad del bus de datos del vehículo:
- por el bloqueo de la transmisión de datos en los sistemas de bus de datos del vehículo que se utilizan a efectos de transmitir la información necesaria para garantizar el funcionamiento correcto de otras funciones relacionadas con la inmunidad;
- e) funciones que, al alterarse, afectan a los datos obligatorios sobre el vehículo: por ejemplo, el tacógrafo o el cuentakilómetros;

- f) funciones relacionadas con el modo de carga acoplado a la red eléctrica:
 - i) para ensayos con el vehículo: por llevar al desplazamiento imprevisto del vehículo,
 - ii) para ensayos con un SEE: por provocar una carga incorrecta (por ejemplo, sobreintensidad o sobretensión).
- 2.13. «REESS», sistema de acumulación de energía recargable que proporciona energía eléctrica para la propulsión eléctrica del vehículo.
- 2.14. «Sistema de acoplamiento para la carga del REESS», circuito eléctrico instalado en el vehículo utilizado para cargar el REESS.
- 2.15. «Modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica», modo normal de funcionamiento de carga del vehículo o del sistema de carga.

3. SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN

3.1. Homologación de un tipo de vehículo

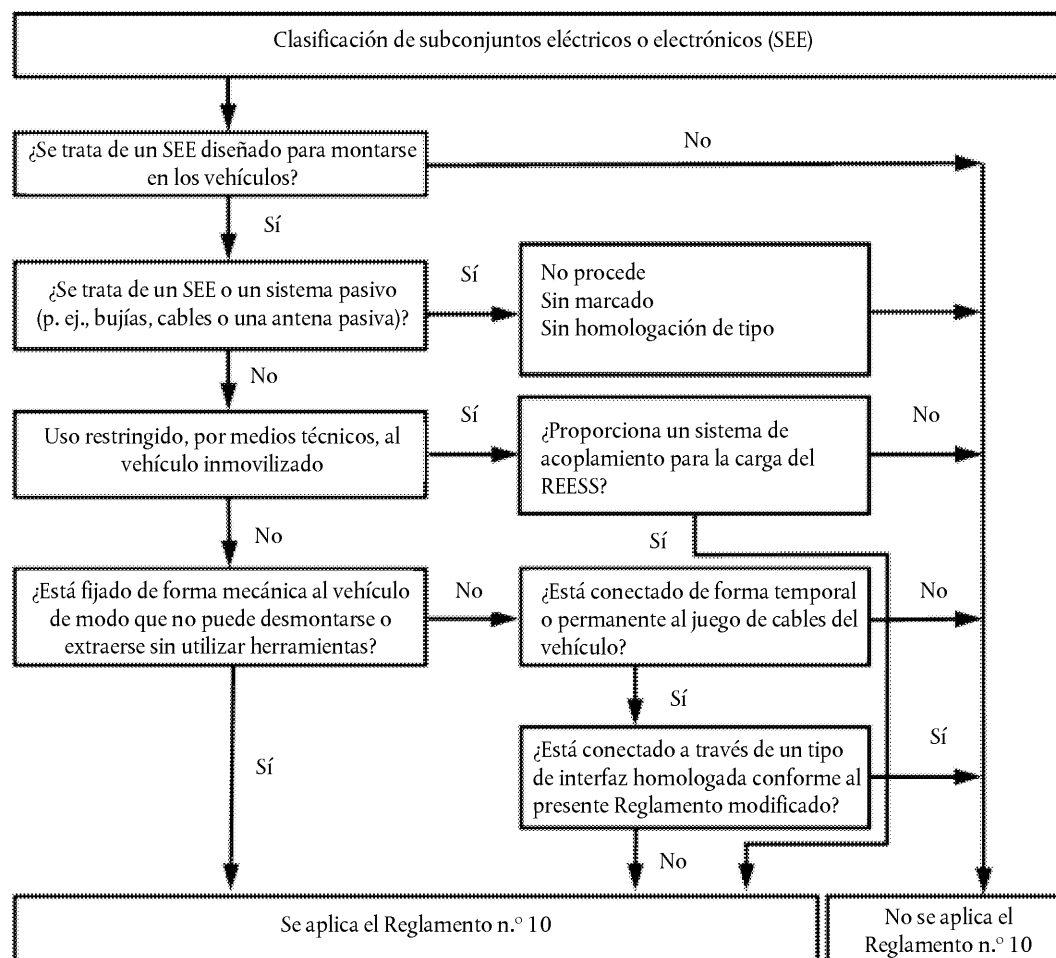
- 3.1.1. El fabricante del vehículo deberá presentar la solicitud de homologación de un tipo de vehículo respecto a su compatibilidad electromagnética
- 3.1.2. En el anexo 2A figura un modelo de ficha de características.
- 3.1.3. El fabricante del vehículo redactará una lista de las versiones resultantes de la realización de todos los sistemas eléctricos o electrónicos o SEE, estilos de carcasas, variaciones del material de las carcasas, disposiciones generales sobre el conjunto de cables, variaciones del motor, conducción por la izquierda o por la derecha y variaciones de la distancia entre ejes. Los sistemas eléctricos o electrónicos o SEE pertinentes son los que pueden emitir una radiación considerable de banda ancha o de banda estrecha y/o los que intervienen en funciones relacionadas con la inmunidad del vehículo (véase el apartado 2.12) y los que proporcionan sistemas de acoplamiento para cargar el REESS.
- 3.1.4. De esa lista, se seleccionará de mutuo acuerdo entre el fabricante y la autoridad de homologación de tipo un vehículo representativo del tipo que vaya a homologarse. La elección del vehículo se basará en los sistemas eléctricos o electrónicos ofrecidos por el fabricante. Podrán seleccionarse uno o más vehículos de la lista si el fabricante y la autoridad de homologación de tipo consideran, de mutuo acuerdo, que existen distintos sistemas eléctricos o electrónicos que pueden influir notablemente en la compatibilidad electromagnética del vehículo en comparación con el primer vehículo representativo.
- 3.1.5. La elección del vehículo o vehículos al que se hace referencia en el apartado 3.1.4 se limita a las combinaciones de vehículos y sistemas eléctricos o electrónicos que se vayan a fabricar realmente.
- 3.1.6. El fabricante puede completar la solicitud con un acta de los ensayos que se hayan llevado a cabo. La autoridad de homologación de tipo podrá utilizar cualquier dato de esa índole que se facilite con el fin de redactar el formulario de comunicación de la homologación de tipo.
- 3.1.7. Si el propio servicio técnico responsable del ensayo de homologación realiza el ensayo, deberá suministrarse un vehículo representativo del tipo que se desee homologar, según el apartado 3.1.4.
- 3.1.8. En el caso de los vehículos de las categorías M, N y O, el fabricante del vehículo proporcionará una declaración de las bandas de frecuencia, los niveles de potencia, las posiciones de la antena y las disposiciones para la instalación de transmisores de radiofrecuencia (transmisores de RF), incluso en el caso de que el vehículo no cuente con un transmisor de RF en el momento de la homologación de tipo. Ello abarcará todos los servicios de radiotelefonía móvil normalmente utilizados en los vehículos. Dicha información se pondrá a disposición pública con la homologación de tipo.

Los fabricantes de vehículos demostrarán que el funcionamiento del vehículo no se ve perjudicado por dichas instalaciones de transmisores.

- 3.1.9. La homologación de tipo del vehículo se solicitará tanto para el REESS como para el sistema de acoplamiento para la carga del REESS, ya que se considera que ambos son sistemas eléctricos/electrónicos.

3.2. Homologación de tipo de un SEE

3.2.1. Aplicabilidad del presente Reglamento a los SEE:



3.2.2. El fabricante del vehículo o el fabricante del SEE presentará la solicitud de homologación de un tipo de SEE con respecto a la compatibilidad electromagnética.

3.2.3. En el anexo 2 B figura un modelo de ficha de características.

3.2.4. El fabricante puede completar la solicitud con un acta de los ensayos que se hayan llevado a cabo. La autoridad de homologación de tipo podrá utilizar cualquier dato de esa índole que se facilite con el fin de redactar el formulario de comunicación de la homologación de tipo.

3.2.5. Si el propio servicio técnico responsable de la homologación realiza el ensayo, deberá suministrarse una muestra del sistema del SEE representativa del tipo que se desee homologar, en caso necesario tras ponerse de acuerdo con el fabricante sobre, por ejemplo, las posibles variaciones de la disposición, el número de componentes y el número de sensores. Si el servicio técnico lo considera necesario, podrá seleccionar otra muestra.

3.2.6. La muestra o muestras estarán marcadas de manera clara e indeleble con la denominación o marca comercial del fabricante y la designación del tipo.

3.2.7. En su caso, se identificará cualquier restricción de uso. Dichas restricciones se incluirán en los anexos 2B y/o 3B.

3.2.8. Los SEE comercializados como recambios no requerirán homologación de tipo si están marcados de manera clara como piezas de repuesto mediante un número de identificación y si son idénticos a la pieza correspondiente del fabricante del equipo original (OEM) de un vehículo cuyo tipo ya haya sido homologado y proceden del mismo fabricante que dicha pieza.

- 3.2.9. Los componentes vendidos como equipo de recambio destinados a ser instalados en vehículos de motor no necesitarán homologación de tipo si no están relacionados con funciones relativas a la inmunidad (véase el apartado 2.12). En tal caso, el fabricante expedirá una declaración de que el SEE cumple los requisitos del presente Reglamento, y en particular los límites previstos en los apartados 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 y 6.9 del presente Reglamento.
- 3.2.10. En caso de que un SEE sea (parte de) una fuente de luz, el solicitante deberá:
- a) especificar el número de homologación concedido a este SEE conforme a los Reglamentos n.ºs 37, 99 o 128,
o bien
 - b) presentar el acta de ensayo de un servicio técnico designado por la autoridad de homologación de tipo, en el que conste que el SEE en cuestión no puede intercambiarse mecánicamente con ninguna fuente de luz conforme a los Reglamentos n.ºs 37, 99 o 128.
4. HOMOLOGACIÓN
- 4.1. Procedimientos de homologación de tipo
- 4.1.1. Homologación de tipo de un vehículo
- Uno de los siguientes procedimientos alternativos de homologación de tipo de un vehículo podrá aplicarse a elección del fabricante del vehículo.
- 4.1.1.1. Homologación de una instalación de un vehículo
- Una instalación de un vehículo podrá obtener la homologación de tipo directamente siguiendo las disposiciones establecidas en el apartado 6 y, en su caso, en el apartado 7 del presente Reglamento. Si el fabricante del vehículo se inclina por este procedimiento, no será preciso efectuar ningún ensayo por separado de los sistemas eléctricos o electrónicos o SEE.
- 4.1.1.2. Homologación de un tipo de vehículo por medio de ensayos de los SEE por separado
- El fabricante de un vehículo podrá obtener la homologación de dicho vehículo si demuestra a la autoridad de homologación de tipo que todos los sistemas eléctricos o electrónicos o SEE correspondientes (véase el apartado 3.1.3 del presente Reglamento) se han homologado según lo dispuesto en el presente Reglamento y se han instalado según las condiciones establecidas en el mismo.
- 4.1.1.3. Un fabricante podrá obtener una homologación de conformidad con el presente Reglamento si el vehículo no lleva equipo del tipo que está sujeto a ensayos de inmunidad o de radiación electromagnética. Para obtener dicha homologación no será preciso efectuar ensayos.
- 4.1.2. Homologación de tipo de un SEE
- Podrá concederse la homologación de tipo a un SEE que vaya a instalarse bien en cualquier tipo de vehículo (homologación de componente) o en un tipo o tipos específicos de vehículo, según lo solicite el fabricante (homologación de unidad técnica independiente).
- 4.1.3. Los SEE que sean transmisores de RF intencionales y que no hayan recibido la homologación de tipo conjuntamente con un fabricante de vehículos deberán ir acompañados de las instrucciones de instalación pertinentes.
- 4.2. Concesión de la homologación de tipo
- 4.2.1. Vehículo
- 4.2.1.1. Si el vehículo representativo cumple los requisitos del apartado 6 y, en su caso, del apartado 7 del presente Reglamento, se concederá la homologación de tipo.
- 4.2.1.2. En el anexo 3A figura un modelo de formulario de comunicación de la homologación de tipo.
- 4.2.2. SEE
- 4.2.2.1. Si el sistema o sistemas de SEE representativos cumplen los requisitos del apartado 6 y, en su caso, del apartado 7 del presente Reglamento, se concederá la homologación de tipo.

- 4.2.2.2. En el anexo 3B figura un modelo de formulario de comunicación de la homologación de tipo.
- 4.2.3. A fin de expedir los formularios de comunicación mencionados en los apartados 4.2.1.2 o 4.2.2.2, la autoridad de homologación de tipo de la Parte Contratante que conceda la homologación podrá utilizar un acta que haya sido elaborada o aprobada por un laboratorio de ensayo acreditado o conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento.
- 4.2.4. En caso de que un SEE sea (parte de) una fuente de luz y de que no se disponga de la documentación especificada en el apartado 3.2.10, no se concederá la homologación del SEE en cuestión con arreglo al Reglamento n.º 10.
- 4.3. La concesión o denegación de la homologación de un tipo de vehículo o SEE conforme al presente Reglamento se notificará a las Partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento mediante un formulario correspondiente al modelo que figura en los anexos 3A o 3B del presente Reglamento, acompañado de fotografías y/o diagramas o planos a una escala adecuada, proporcionados por el solicitante en un formato máximo de A4 (210 × 297 mm) o doblados de forma que se ajusten a dichas dimensiones.
5. MARCADO
- 5.1. Se asignará un número de homologación a cada tipo de vehículo o de SEE homologado. Los dos primeros dígitos de dicho número (actualmente 05) indicarán la serie de modificaciones correspondientes a las modificaciones técnicas esenciales más recientes introducidas en el Reglamento en la fecha de la homologación. Una Parte Contratante no podrá asignar el mismo número de homologación a otro tipo de vehículo o SEE.
- 5.2. Presencia de marcas
- 5.2.1. Vehículo
- Se colocará la marca de homologación descrita en el apartado 5.3 a cada vehículo que se ajuste a un tipo homologado con arreglo al presente Reglamento.
- 5.2.2. Subconjuntos
- Se colocará la marca de homologación descrita en el apartado 5.3 a cada SEE que se ajuste a un tipo homologado con arreglo al presente Reglamento.
- No será preciso efectuar marcado alguno en los sistemas eléctricos o electrónicos integrados en los vehículos que estén homologados como unidades.
- 5.3. En cada vehículo que se ajuste a un tipo homologado con arreglo al presente Reglamento se colocará una marca de homologación internacional en un lugar visible y de fácil acceso especificado en el formulario de comunicación de homologación. Dicha marca incluirá:
- 5.3.1. La letra «E» dentro de un círculo, seguida del número que identifica al país que ha concedido la homologación ⁽¹⁾.
- 5.3.2. El número del presente Reglamento, seguido de la letra «R», un guion y el número de homologación a la derecha del círculo descrito en el apartado 5.3.1.
- 5.4. En el anexo 1 del presente Reglamento figura un ejemplo de la marca de homologación de tipo.
- 5.5. No será obligatorio que los marcados de SEE que se ajusten a lo establecido en el apartado 5.3 anterior sean visibles cuando el SEE esté instalado en el vehículo.
6. ESPECIFICACIONES EN CONFIGURACIONES DISTINTAS DE LA DE «MODO DE CARGA DEL REESS ACOPLADO A LA RED ELÉCTRICA»
- 6.1. Especificaciones generales
- 6.1.1. Todos los vehículos y sus sistemas eléctricos o electrónicos o SEE deberán diseñarse, fabricarse e instalarse de manera que, en las condiciones normales de uso, cumplan los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

⁽¹⁾ Los números de identificación de las Partes Contratantes del Acuerdo de 1958 figuran en el anexo 3 de la Resolución consolidada sobre la construcción de vehículos (R.E.3), documento ECE/TRANS/WP.29/78/Rev. 3. Véase la dirección: www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29resolutions.html.

- 6.1.1.1. Los vehículos se someterán a ensayo respecto a las emisiones radiadas y a la inmunidad a las perturbaciones radiadas. Para la homologación de tipo de vehículo, no se requerirá realizar ensayos sobre las emisiones conducidas o sobre la inmunidad a las perturbaciones conducidas.
- 6.1.1.2. Los SEE se someterán a ensayo respecto a las emisiones radiadas y conducidas, así como respecto a la inmunidad a las perturbaciones radiadas y conducidas.
- 6.1.2. Antes de proceder a los ensayos, el servicio técnico, junto con el fabricante, elaborará un plan de ensayos que contendrá, como mínimo, el modo de funcionamiento, las funciones estimuladas, las funciones controladas, los criterios de superación/no superación de los ensayos y las emisiones objetivo.
- 6.2. Especificaciones relativas a la radiación electromagnética de banda ancha procedente de los vehículos
 - 6.2.1. Método de medición

La radiación electromagnética generada por el vehículo representativo de su tipo se medirá empleando el método descrito en el anexo 4. La elección del método de medición corresponderá al fabricante del vehículo, que se pondrá de acuerdo con el servicio técnico.
 - 6.2.2. Límites para la homologación de tipo de la banda ancha del vehículo
 - 6.2.2.1. Si se efectúa la medición empleando el método descrito en el anexo 4 y la distancia del vehículo a la antena es de $10,0 \pm 0,2$ m, el límite será de 32 dB μ V/m en la banda de frecuencias de 30-75 MHz y de 32-43 dB μ V/m en la banda de frecuencias de 75-400 MHz, como se indica en el apéndice 2 del presente Reglamento, este límite aumentará de manera logarítmica en las frecuencias superiores a 75 MHz. En la banda de frecuencias de 400-1 000 MHz, el límite permanecerá constante y será de 43 dB μ V/m.
 - 6.2.2.2. Si se efectúa la medición empleando el método descrito en el anexo 4 y la distancia del vehículo a la antena es de $3,0 \pm 0,05$ m, el límite será de 42 dB μ V/m en la banda de frecuencias de 30-75 MHz y de 42-53 dB μ V/m en la banda de frecuencias de 75-400 MHz, como se indica en el apéndice 3 del presente Reglamento, este límite aumentará de manera logarítmica en las frecuencias superiores a 75 MHz. En la banda de frecuencias de 400-1 000 MHz, el límite permanecerá constante y será de 53 dB μ V/m.
 - 6.2.2.3. Para el vehículo representativo de su tipo, los valores medidos expresados en dB μ V/m estarán por debajo de los límites de la homologación de tipo.
 - 6.3. Especificaciones relativas a la radiación electromagnética de banda estrecha procedente de los vehículos
 - 6.3.1. Método de medición

La radiación electromagnética generada por el vehículo representativo de su tipo se medirá empleando el método descrito en el anexo 5. La elección del método de medición corresponderá al fabricante del vehículo, que se pondrá de acuerdo con el servicio técnico.
 - 6.3.2. Límites para la homologación de tipo de la banda estrecha de un vehículo
 - 6.3.2.1. Si se efectúa la medición empleando el método descrito en el anexo 5 y la distancia del vehículo a la antena es de $10,0 \pm 0,2$ m, el límite será de 22 dB μ V/m en la banda de frecuencias de 30-75 MHz y de 22-33 dB μ V/m en la banda de frecuencias de 75-400 MHz, como se indica en el apéndice 4 del presente Reglamento, este límite aumentará de manera logarítmica en las frecuencias superiores a 75 MHz. En la banda de frecuencias de 400-1 000 MHz, el límite permanecerá constante y será de 33 dB μ V/m.
 - 6.3.2.2. Si se efectúa la medición empleando el método descrito en el anexo 5 y la distancia del vehículo a la antena es de $3,0 \pm 0,05$ m, el límite será de 32 dB μ V/m en la banda de frecuencias de 30-75 MHz y de 32-43 dB μ V/m en la banda de frecuencias de 75-400 MHz, como se indica en el apéndice 5 del presente Reglamento, este límite aumentará de manera logarítmica en las frecuencias superiores a 75 MHz. En la banda de frecuencias de 400-1 000 MHz, el límite permanecerá constante y será de 43 dB μ V/m.

- 6.3.2.3. Para el vehículo representativo de su tipo, los valores medidos, expresados en dB μ V/m, estarán por debajo del límite de homologación de tipo.
- 6.3.2.4. No obstante los límites dispuestos en los apartados 6.3.2.1, 6.3.2.2 y 6.3.2.3 del presente Reglamento, si, durante la fase inicial indicada en el apartado 1.3 del anexo 5, la potencia de la señal medida con un detector de valor medio en la antena emisora de radio del vehículo es inferior a 20 dB μ V en la banda de frecuencias de 76-108 MHz, se considerará que el vehículo se ajusta a los límites de la radiación electromagnética de banda estrecha y no será preciso efectuar ensayos adicionales.
- 6.4. Especificaciones sobre la inmunidad de los vehículos a la radiación electromagnética
- 6.4.1. Método de ensayo
- El ensayo empleado para determinar la inmunidad del vehículo representativo de su tipo a la radiación electromagnética se realizará según el método descrito en el anexo 6.
- 6.4.2. Límites para la homologación de tipo de la inmunidad del vehículo
- 6.4.2.1. Si se realizan ensayos empleando el método descrito en el anexo 6, la intensidad de campo será de 30 V/m (valor eficaz) en el 90 % de la banda de frecuencias de 20-2 000 MHz y de 25 V/m (valor eficaz), como mínimo, en toda la banda de frecuencias de 20-2 000 MHz.
- 6.4.2.2. Se considerará que el vehículo representativo de su tipo cumple los requisitos de inmunidad si, durante los ensayos realizados según lo indicado en el anexo 6, no se ven alteradas las funciones relacionadas con la inmunidad, conforme al apartado 2.1 de dicho anexo.
- 6.5. Especificaciones relativas a la interferencia electromagnética de banda ancha generada por los SEE
- 6.5.1. Método de medición
- La radiación electromagnética generada por el SEE representativo de su tipo se medirá según el método indicado en el anexo 7.
- 6.5.2. Límites para la homologación de tipo de la banda ancha del SEE
- 6.5.2.1. Si se efectúa la medición empleando el método descrito en el anexo 7, el límite será de 62-52 dB μ V/m en la banda de frecuencias de 30-75 MHz, límite que disminuirá de manera logarítmica con las frecuencias superiores a los 30 MHz, y de 52-63 dB μ V/m en la banda de 75-400 MHz, límite que aumentará de manera logarítmica con las frecuencias superiores a los 75 MHz, como se indica en el apéndice 6 del presente Reglamento. En la banda de frecuencias de 400-1 000 MHz, el límite permanecerá constante y será de 63 dB μ V/m.
- 6.5.2.2. Para el SEE representativo de su tipo, los valores medidos, expresados en dB μ V/m, estarán por debajo de los límites de la homologación de tipo.
- 6.6. Especificaciones relativas a la radiación electromagnética de banda estrecha de los SEE
- 6.6.1. Método de medición
- La radiación electromagnética generada por el SEE representativo de su tipo se medirá según el método indicado en el anexo 8.
- 6.6.2. Límites para la homologación de tipo de la banda estrecha de un SEE
- 6.6.2.1. Si se efectúa la medición empleando el método descrito en el anexo 8, el límite será de 52-42 dB μ V/m en la banda de frecuencias de 30-75 MHz, límite que disminuirá de manera logarítmica con las frecuencias superiores a los 30 MHz, y de 42-53 dB μ V/m en la banda de 75-400 MHz, límite que aumentará de manera logarítmica con las frecuencias superiores a los 75 MHz, como se indica en el apéndice 7. En la banda de frecuencias de 400-1 000 MHz, el límite permanecerá constante y será de 53 dB μ V/m.
- 6.6.2.2. Para el SEE representativo de su tipo, el valor medido, expresado en dB μ V/m, estará por debajo de los límites de la homologación de tipo.

- 6.7. Especificaciones relativas a la emisión de perturbaciones transitorias conducidas en las líneas de alimentación de 12/24 V que hayan sido generadas por los SEE

6.7.1. Método de ensayo

La emisión del SEE representativo de su tipo se someterá a ensayo según los métodos correspondientes a la norma ISO 7637-2, descritos en el anexo 10 y con los niveles de ensayo que figuran en el cuadro 1.

Cuadro 1

Amplitud de impulso máxima autorizada

(V)

Polaridad de la amplitud del impulso	Amplitud de impulso máxima autorizada para	
	Vehículos con sistemas de 12 V	Vehículos con sistemas de 24 V
Positiva	+ 75	+ 150
Negativa	– 100	– 450

- 6.8. Especificaciones relativas a la inmunidad de los SEE a la radiación electromagnética

6.8.1. Métodos de ensayo

La inmunidad del SEE representativo de su tipo a la radiación electromagnética se someterá a ensayo con arreglo a uno o varios de los métodos descritos en el anexo 9.

6.8.2. Límites para la homologación de tipo de la inmunidad de un SEE

- 6.8.2.1. Si se realizan ensayos empleando los métodos indicados en el anexo 9, los niveles de ensayo de inmunidad serán de 60 V/m (valor eficaz [rms]) en el caso del método de línea TEM de placas de 150 mm, de 15 V/m (valor eficaz) en el del método de línea TEM de placas de 800 mm, de 75 V/m (valor eficaz) en el del método de célula TEM (modo electromagnético transversal), de 60 mA (valor eficaz) en el del método de inyección de corriente de masa (ICM) y de 30 V/m (valor eficaz) en el del método de campo libre en más del 90 % de la banda de frecuencias de 20-2 000 MHz, y de un mínimo de 50 V/m (valor eficaz) en el caso del método de línea TEM de placas de 150 mm, de 12,5 V/m (valor eficaz) en el del método de línea TEM de placas de 800 mm, de 62,5 V/m (valor eficaz) en el del método de célula TEM, 50 mA (valor eficaz) en el del método de ICM y de 25 V/m (valor eficaz) en el del método del campo libre, en toda la banda de frecuencias de 20-2 000 MHz.

- 6.8.2.2. Se considerará que el SEE representativo de su tipo cumple los requisitos de inmunidad si, durante los ensayos realizados según lo indicado en el anexo 9, no se ven alteradas las «funciones relacionadas con la inmunidad».

- 6.9. Especificaciones relativas a la inmunidad de los SEE a las perturbaciones transitorias conducidas por las líneas de alimentación de 12/24 V

6.9.1. Método de ensayo

La inmunidad del SEE representativo de este tipo se someterá a ensayo según el método o métodos correspondientes a la norma ISO 7637-2, descritos en el anexo 10 y con los niveles de ensayo que figuran en el cuadro 2.

Cuadro 2

Inmunidad del SEE

Número de impulsos de ensayo	Nivel de ensayo de la inmunidad	Estado de funcionamiento de los sistemas:	
		En relación con las funciones vinculadas a la inmunidad	Sin relación con las funciones vinculadas a la inmunidad
1.	III	C	D
2a	III	B	D

Número de impulsos de ensayo	Nivel de ensayo de la inmunidad	Estado de funcionamiento de los sistemas:	
		En relación con las funciones vinculadas a la inmunidad	Sin relación con las funciones vinculadas a la inmunidad
2b	III	C	D
3a/3b	III	A	D
4	III	B (para los SEE que deban estar en funcionamiento durante las fases de arranque del motor) C (para otros SEE)	D

6.10. Excepciones

6.10.1. Se considerará que los vehículos, los sistemas eléctricos o electrónicos o los SEE que no lleven un oscilador electrónico cuya frecuencia de funcionamiento sea superior a 9 kHz cumplen las disposiciones de los apartados 6.3.2 o 6.6.2 y los anexos 5 y 8.

6.10.2. No será necesario someter a los ensayos de inmunidad frente a las perturbaciones radiadas a los vehículos que no lleven ningún sistema eléctrico o electrónico con «funciones relacionadas con la inmunidad» y se considerará que dichos vehículos cumplen lo dispuesto en el apartado 6.4 y en el anexo 6 del presente Reglamento.

6.10.3. No será necesario someter a los ensayos de inmunidad frente a las perturbaciones radiadas a los SEE sin funciones relacionadas con la inmunidad y se considerará que dichos subconjuntos cumplen lo dispuesto en el apartado 6.8 y en el anexo 9 del presente Reglamento.

6.10.4. Descarga electrostática

En el caso de los vehículos con neumáticos, se puede considerar que el bastidor o carrocería del vehículo es una estructura aislada eléctricamente. Las fuerzas electrostáticas sólo se ejercen de manera apreciable en relación con el entorno externo del vehículo en el momento en que un ocupante entra o sale del vehículo. Al estar el vehículo parado en ese momento, no se considera necesario efectuar ensayos de homologación respecto a la descarga electrostática.

6.10.5. Emisión de perturbaciones transitorias conducidas en las líneas de alimentación de 12/24 V que hayan sido generadas por los SEE

No será necesario someter a los ensayos de emisiones de perturbaciones transitorias conducidas a los SEE que no estén conmutados, no contengan conmutadores o no incluyan cargas inductivas y se considerará que dichos subconjuntos cumplen lo dispuesto en el apartado 6.7.

6.10.6. La pérdida de funcionamiento de los receptores durante el ensayo de inmunidad, cuando la señal de ensayo se halla en el ancho de banda del receptor (banda de exclusión de RF) prescrita para el servicio/producto de radiocomunicación en la norma internacional sobre CEM armonizada, no supondrá necesariamente que no se haya superado el ensayo.

6.10.7. Los transmisores de RF se someterán a ensayo en modo de transmisión. A efectos del presente Reglamento, no se tendrán en cuenta las emisiones deseadas (por ejemplo, de sistemas de transmisión de RF) en la anchura de banda necesaria ni las emisiones fuera de banda. En cambio, se tendrán en cuenta las emisiones no esenciales.

6.10.7.1. «Anchura de banda necesaria», para una clase de emisión dada, anchura de la banda de frecuencias estrictamente suficiente para asegurar la transmisión de la información a la velocidad y con la calidad requeridas en condiciones especificadas (artículo 1, apartado 1.152 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones [UIT]).

6.10.7.2. «Emisión fuera de banda», emisión en una o varias frecuencias situadas inmediatamente fuera de la anchura de banda necesaria, resultante del proceso de modulación, excluyendo las emisiones no esenciales (artículo 1, apartado 1.144 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT).

- 6.10.7.3. «Emisión no esencial», en cualquier proceso de modulación existen señales adicionales no deseadas. Se las incluye en la denominación general «emisiones no esenciales». Estas son emisiones en una o varias frecuencias situadas fuera de la anchura de banda necesaria, cuyo nivel puede reducirse sin influir en la transmisión de la información correspondiente. Las emisiones armónicas, las emisiones parásitas, los productos de intermodulación y los productos de la conversión de frecuencia están incluidos en las emisiones no esenciales, pero quedan excluidas las emisiones fuera de banda (artículo 1, apartado 1.145 del Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT).

7. ESPECIFICACIONES ADICIONALES EN LA CONFIGURACIÓN DE «MODO DE CARGA DEL REESS ACOPLADO A LA RED ELÉCTRICA»

7.1. Especificaciones generales

- 7.1.1. Todos los vehículos y sus sistemas eléctricos o electrónicos o bien sus SEE deberán diseñarse, fabricarse e instalarse de manera que, en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica», cumplan los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

- 7.1.1.1. Los vehículos en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» se someterán a ensayo respecto a las emisiones radiadas, la inmunidad a las perturbaciones radiadas, las emisiones conducidas y la inmunidad a las perturbaciones conducidas.

- 7.1.1.2. Los SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» se someterán a ensayo respecto a las emisiones radiadas, la inmunidad a las perturbaciones radiadas, las emisiones conducidas y la inmunidad a las perturbaciones conducidas.

- 7.1.2. Antes de proceder a los ensayos, el servicio técnico, junto con el fabricante, elaborará un plan de ensayos para la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» que contendrá, como mínimo, el modo de funcionamiento, las funciones estimuladas, las funciones supervisadas, los criterios de superación/no superación de los ensayos y las emisiones objetivo.

- 7.1.3. Los vehículos en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» deberán someterse a ensayo con el cable de carga suministrado por el fabricante. En este caso, el cable será del tipo homologado como parte del vehículo.

7.1.4. Redes artificiales de alimentación (RA)

Se conectará el vehículo o el SEE a una toma de corriente alterna (CA) mediante una o varias redes artificiales de 50 μ H/50 Ω , según se define en el apartado 4.3 de la norma CISPR 16-1-2.

Se conectará el vehículo o el SEE a una toma de corriente continua (CC) mediante una o varias redes artificiales de 5 μ H/50 Ω , según se define en el apartado 25 de la norma CISPR 16-1-2.

Se conectará el SEE a una línea de corriente de alta tensión mediante una o varias redes artificiales de 5 μ H/50 Ω , según se define en el apéndice 8.

7.2. Especificaciones relativas a la radiación electromagnética de banda ancha procedente de los vehículos

7.2.1. Método de medición

La radiación electromagnética generada por el vehículo representativo de su tipo se medirá empleando el método descrito en el anexo 4. La elección del método de medición corresponderá al fabricante del vehículo, que se pondrá de acuerdo con el servicio técnico.

7.2.2. Límites para la homologación de tipo de la banda ancha del vehículo

7.2.2.1. Si se efectúa la medición empleando el método descrito en el anexo 4 y la distancia del vehículo a la antena es de $10,0 \pm 0,2$ m, el límite será de 32 dB μ V/m en la banda de frecuencias de 30-75 MHz y de 32-43 dB μ V/m en la banda de frecuencias de 75-400 MHz; como se indica en el apéndice 2, este límite aumentará de manera logarítmica en las frecuencias superiores a 75 MHz. En la banda de frecuencias de 400-1 000 MHz, el límite permanecerá constante y será de 43 dB μ V/m.

7.2.2.2. Si se efectúa la medición empleando el método descrito en el anexo 4 y la distancia del vehículo a la antena es de $3,0 \pm 0,05$ m, el límite será de 42 dB μ V/m en la banda de frecuencias de 30-75 MHz y de 42-53 dB μ V/m en la banda de frecuencias de 75-400 MHz; como se indica en el apéndice 3, este límite aumentará de manera logarítmica en las frecuencias superiores a 75 MHz. En la banda de frecuencias de 400-1 000 MHz, el límite permanecerá constante y será de 53 dB μ V/m.

Para el vehículo representativo de su tipo, los valores medidos expresados en dB μ V/m estarán por debajo de los límites de la homologación de tipo.

7.3. Especificaciones relativas a las emisiones de perturbaciones armónicas en las líneas de alimentación de corriente alterna procedentes de los vehículos

7.3.1. Método de medición

Las emisiones de perturbaciones armónicas en las líneas de alimentación de corriente alterna generadas por el vehículo representativo de su tipo se medirán empleando el método descrito en el anexo 11. La elección del método de medición corresponderá al fabricante del vehículo, que se pondrá de acuerdo con el servicio técnico.

7.3.2. Límites para la homologación de tipo del vehículo

7.3.2.1. Si las mediciones se realizan empleando el método descrito en el anexo 11, los límites para la corriente de entrada ≤ 16 A por fase serán los definidos en la norma IEC 61000-3-2, que figuran en el cuadro 3.

Cuadro 3

Perturbaciones armónicas máximas autorizadas (corriente de entrada ≤ 16 A por fase)

Orden de la perturbación armónica n	Corriente armónica máxima autorizada A
Perturbaciones armónicas impares	
3	2,3
5	1,14
7	0,77
9	0,40
11	0,33
13	0,21
$15 \leq n \leq 39$	$0,15 \times 15/n$
Perturbaciones armónicas pares	
2	1,08
4	0,43
6	0,30
$8 \leq n \leq 40$	$0,23 \times 8/n$

- 7.3.2.2. Si las mediciones se realizan empleando el método descrito en el anexo 11, los límites para la corriente de entrada $> 16 \text{ A}$ y $\leq 75 \text{ A}$ por fase serán los definidos en la norma IEC 61000-3-12, que figuran en los cuadros 4, 5 y 6.

Cuadro 4

Perturbaciones armónicas máximas autorizadas (corriente de entrada $> 16 \text{ A}$ y $\leq 75 \text{ A}$ por fase) para equipos que no sean trifásicos equilibrados

R_{cce} mínima	Perturbación armónica individual admisible I_n/I_1 (%)						Factor máximo de distorsión armónica (%)	
	I_3	I_5	I_7	I_9	I_{11}	I_{13}	THD	PWHD
33	21,6	10,7	7,2	3,8	3,1	2	23	23
66	24	13	8	5	4	3	26	26
120	27	15	10	6	5	4	30	30
250	35	20	13	9	8	6	40	40
≥ 350	41	24	15	12	10	8	47	47

Los valores relativos de las perturbaciones armónicas pares inferiores o iguales a 12 serán inferiores a $16/n$ %. Las perturbaciones armónicas pares superiores a 12 se tienen en cuenta en la THD (distorsión armónica total) y la PWHD (distorsión armónica ponderada parcial) de la misma forma que las perturbaciones armónicas impares.

Se permite la interpolación lineal entre valores sucesivos de la relación de cortocircuito de un equipo (R_{cce})

Cuadro 5

Perturbaciones armónicas máximas autorizadas (corriente de entrada $> 16 \text{ A}$ y $\leq 75 \text{ A}$ por fase) para equipos trifásicos equilibrados

R_{cce} mínima	Perturbación armónica individual admisible I_n/I_1 (%)				Factor máximo de distorsión armónica (%)	
	I_5	I_7	I_{11}	I_{13}	THD	PWHD
33	10,7	7,2	3,1	2	13	22
66	14	9	5	3	16	25
120	19	12	7	4	22	28
250	31	20	12	7	37	38
≥ 350	40	25	15	10	48	46

Los valores relativos de las perturbaciones armónicas pares inferiores o iguales a 12 serán inferiores a $16/n$ %. Las perturbaciones armónicas pares superiores a 12 se tienen en cuenta en la THD y la PWHd de la misma forma que las perturbaciones armónicas impares.

Se permite la interpolación lineal entre valores sucesivos de R_{cc} .

Cuadro 6

Perturbaciones armónicas máximas autorizadas (corriente de entrada > 16 A y ≤ 75 A por fase) para equipos trifásicos equilibrados en condiciones específicas

R_{cc} mínima	Perturbación armónica individual admisible I_n/I_1 (%)				Factor máximo de distorsión armónica (%)	
	I_5	I_7	I_{11}	I_{13}	THD	PWHD
33	10,7	7,2	3,1	2	13	22
≥ 120	40	25	15	10	48	46

Los valores relativos de las perturbaciones armónicas pares inferiores o iguales a 12 serán inferiores a $16/n$ %. Las perturbaciones armónicas pares superiores a 12 se tienen en cuenta en la THD y la PWHd de la misma forma que las perturbaciones armónicas impares.

- 7.4. Especificaciones relativas a la emisión de variaciones de tensión, fluctuaciones de tensión y *flicker* en las líneas de alimentación de corriente alterna procedentes de los vehículos

7.4.1. Método de medición

La emisión de variaciones de tensión, fluctuaciones de tensión y *flicker* en las líneas de alimentación de corriente alterna generados por el vehículo representativo de su tipo se medirá empleando el método descrito en el anexo 12. La elección del método de medición corresponderá al fabricante del vehículo, que se pondrá de acuerdo con el servicio técnico.

7.4.2. Límites para la homologación de tipo del vehículo

- 7.4.2.1. Si las mediciones se realizan empleando el método descrito en el anexo 12, los límites para una corriente nominal ≤ 16 A por fase y sin sujeción a una conexión condicional serán los definidos en la norma IEC 61000-3-3, que figuran en el apartado 5.

- 7.4.2.2. Si las mediciones se realizan empleando el método descrito en el anexo 12, los límites para una corriente nominal > 16 A y ≤ 75 A por fase y con sujeción a una conexión condicional serán los definidos en la norma IEC 61000-3-11, que figuran en el apartado 5.

- 7.5. Especificaciones relativas a la emisión de perturbaciones conducidas de radiofrecuencia generadas por el vehículo en líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua

7.5.1. Método de medición

La emisión de perturbaciones conducidas de radiofrecuencia generadas por el vehículo representativo de su tipo en líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua se medirá empleando el método descrito en el anexo 13. La elección del método de medición corresponderá al fabricante del vehículo, que se pondrá de acuerdo con el servicio técnico.

7.5.2. Límites para la homologación de tipo del vehículo

- 7.5.2.1. Si las mediciones se realizan empleando el método descrito en el anexo 13, los límites en las líneas de alimentación de corriente alterna serán los definidos en la norma IEC 61000-6-3, que figuran en el cuadro 7.

Cuadro 7

Perturbaciones conducidas de radiofrecuencia máximas autorizadas en líneas de alimentación de corriente alterna

Frecuencia (MHz)	Límites y detector
De 0,15 a 0,5	66 a 56 dB μ V (cuasi-pico) 56 a 46 dB μ V (valor medio) (los límites decrecen linealmente con el logaritmo de la frecuencia)
De 0,5 a 5	56 dB μ V (cuasi-pico) 46 dB μ V (valor medio)
De 5 a 30	60 dB μ V (cuasi-pico) 50 dB μ V (valor medio)

- 7.5.2.2. Si las mediciones se realizan empleando el método descrito en el anexo 13, los límites en las líneas de alimentación de corriente continua serán los definidos en la norma IEC 61000-6-3, que figuran en el cuadro 8.

Cuadro 8

Perturbaciones conducidas de radiofrecuencia máximas autorizadas en líneas de alimentación de corriente continua

Frecuencia (MHz)	Límites y detector
De 0,15 a 0,5	79 dB μ V (cuasi-pico) 66 dB μ V (valor medio)
De 0,5 a 30	73 dB μ V (cuasi-pico) 60 dB μ V (valor medio)

- 7.6. Especificaciones relativas a la emisión de perturbaciones conducidas de radiofrecuencia generadas por el vehículo en el acceso a la red y las telecomunicaciones

7.6.1. Método de medición

La emisión de perturbaciones conducidas de radiofrecuencia generadas por el vehículo representativo de su tipo en el acceso a la red y las telecomunicaciones se medirá empleando el método descrito en el anexo 14. La elección del método de medición corresponderá al fabricante del vehículo, que se pondrá de acuerdo con el servicio técnico.

7.6.2. Límites para la homologación de tipo del vehículo

- 7.6.2.1. Si las mediciones se realizan empleando el método descrito en el anexo 14, los límites en el acceso a la red y las telecomunicaciones (acceso a las telecomunicaciones según se establece en la norma CISPR 22, apartado 3.6) serán los definidos en la norma IEC 61000-6-3, que figuran en el cuadro 9.

Cuadro 9

Perturbaciones conducidas de radiofrecuencia máximas autorizadas en el acceso a la red y las telecomunicaciones

Frecuencia (MHz)	Límites de tensión (detector)	Límites de corriente (detector)
De 0,15 a 0,5	De 84 a 74 dB μ V (cuasi-pico) De 74 a 64 dB μ V (valor medio) (los límites decrecen linealmente con el logaritmo de la frecuencia)	De 40 a 30 dB μ A (cuasi-pico) De 30 a 20 dB μ A (valor medio) (los límites decrecen linealmente con el logaritmo de la frecuencia)

Frecuencia (MHz)	Límites de tensión (detector)	Límites de corriente (detector)
De 0,5 a 30	74 dB μ V (cuasi-pico) 64 dB μ V (valor medio)	30 dB μ A (cuasi-pico) 20 dB μ A (valor medio)

7.7. Especificaciones sobre la inmunidad de los vehículos a la radiación electromagnética

7.7.1. Método de ensayo

El ensayo empleado para determinar la inmunidad del vehículo representativo de su tipo a la radiación electromagnética se realizará según el método descrito en el anexo 6.

7.7.2. Límites para la homologación de tipo de la inmunidad del vehículo

7.7.2.1. Si se realizan ensayos empleando el método descrito en el anexo 6, la intensidad de campo será de 30 V/m (valor eficaz) en el 90 % de la banda de frecuencias de 20-2 000 MHz y de 25 V/m (valor eficaz), como mínimo, en toda la banda de frecuencias de 20-2 000 MHz.

7.7.2.2. Se considerará que el vehículo representativo de su tipo cumple los requisitos de inmunidad si, durante los ensayos realizados según se indica en el anexo 6, no se ven alteradas las «funciones relacionadas con la inmunidad», conforme al apartado 2.2 del anexo 6.

7.8. Especificaciones relativas a la inmunidad de los vehículos a las perturbaciones eléctricas rápidas transitorias o en ráfagas conducidas por las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua

7.8.1. Método de ensayo

7.8.1.1. El ensayo empleado para determinar la inmunidad a las perturbaciones eléctricas rápidas transitorias o en ráfagas conducidas por las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua del vehículo representativo de su tipo se realizará según el método descrito en el anexo 15.

7.8.2. Límites para la homologación de tipo de la inmunidad del vehículo

7.8.2.1. Si se realizan ensayos utilizando los métodos descritos en el anexo 15, los niveles de ensayo de la inmunidad para las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua serán los siguientes: tensión de ensayo de ± 2 kV en circuito abierto, con un tiempo de subida (Tr) de 5 ns, un tiempo de mantenimiento (Th) de 50 ns y una frecuencia de repetición de 5 kHz durante al menos un minuto.

7.8.2.2. Se considerará que el vehículo representativo de su tipo cumple los requisitos de inmunidad si, durante los ensayos realizados según se indica en el anexo 15, no se ven alteradas las «funciones relacionadas con la inmunidad», conforme al apartado 2.2 del anexo 6.

7.9. Especificaciones relativas a la inmunidad de los vehículos a las ondas de choque conducidas por las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua

7.9.1. Método de ensayo

7.9.1.1. El ensayo empleado para determinar la inmunidad a las ondas de choque conducidas a lo largo de las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua del vehículo representativo de su tipo se realizará según el método descrito en el anexo 16.

7.9.2. Límites para la homologación de tipo de la inmunidad del vehículo

7.9.2.1. Si se realizan ensayos utilizando los métodos descritos en el anexo 16, la inmunidad será:

- Para líneas de alimentación de corriente alterna: tensión de ensayo de ± 2 kV en circuito abierto entre línea y tierra y ± 1 kV entre líneas (con un impulso de 1,2 μ s/50 μ s), con un tiempo de subida (Tr) de 1,2 μ s y un tiempo de mantenimiento (Th) de 50 μ s. Cada onda de choque se aplicará cinco veces, con un intervalo máximo de un minuto entre cada impulso, en las fases siguientes: 0, 90, 180 and 270°,

- b) Para líneas de alimentación de corriente continua: tensión de ensayo de $\pm 0,5$ kV en circuito abierto entre línea y tierra y de $\pm 0,5$ kV entre líneas (con un impulso de $1,2 \mu\text{s}/50 \mu\text{s}$), con un tiempo de subida (T_r) de $1,2 \mu\text{s}$ y un tiempo de mantenimiento (T_h) de $50 \mu\text{s}$. Cada onda de choque se aplicará cinco veces con un intervalo máximo de un minuto.
- 7.9.2.2. Se considerará que el vehículo representativo de su tipo cumple los requisitos de inmunidad si, durante los ensayos realizados según lo indicado en el anexo 16, no se ven alteradas las funciones relacionadas con la inmunidad, conforme al apartado 2.2 de dicho anexo.
- 7.10. Especificaciones relativas a la interferencia electromagnética de banda ancha generada por los SEE
- 7.10.1. Método de medición
- La radiación electromagnética generada por el SEE representativo de su tipo se medirá según el método indicado en el anexo 7.
- 7.10.2. Límites para la homologación de tipo de la banda ancha del SEE
- 7.10.2.1. Si se efectúa la medición empleando el método descrito en el anexo 7, el límite será de 62-52 dB μ V/m en la banda de frecuencias de 30-75 MHz, límite que disminuirá de manera logarítmica con las frecuencias superiores a los 30 MHz, y de 52-63 dB μ V/m en la banda de 75-400 MHz, límite que aumentará de manera logarítmica con las frecuencias superiores a los 75 MHz, como se indica en el apéndice 6. En la banda de frecuencias de 400-1 000 MHz, el límite permanecerá constante y será de 63 dB μ V/m.
- 7.10.2.2. Para el SEE representativo de su tipo, los valores medidos, expresados en dB μ V/m, estarán por debajo de los límites de la homologación de tipo.
- 7.11. Especificaciones relativas a las emisiones de perturbaciones armónicas en las líneas de alimentación de corriente alterna procedentes de los SEE
- 7.11.1. Método de medición
- Las emisiones de perturbaciones armónicas en las líneas de alimentación de corriente alterna generados por SEE representativos de su tipo se medirán empleando el método descrito en el anexo 17. La elección del método de medición corresponderá al fabricante, que se pondrá de acuerdo con el servicio técnico.
- 7.11.2. Límites para la homologación de tipo de SEE
- 7.11.2.1. Si las mediciones se realizan empleando el método descrito en el anexo 17, los límites para la corriente de entrada ≤ 16 A por fase serán los definidos en la norma IEC 61000-3-2, que figuran en el cuadro 10.

Cuadro 10

Perturbaciones armónicas máximas autorizadas (corriente de entrada ≤ 16 A por fase)

Orden del armónico n	Corriente armónica máxima autorizada A
Perturbaciones armónicas impares	
3	2,3
5	1,14
7	0,77
9	0,40
11	0,33
13	0,21
$15 \leq n \leq 39$	$0,15 \times 15/n$

Orden del armónico n	Corriente armónica máxima autorizada A
Perturbaciones armónicas pares	
2	1,08
4	0,43
6	0,30
$8 \leq n \leq 40$	$0,23 \times 8/n$

- 7.11.2.2. Si las mediciones se realizan empleando el método descrito en el anexo 17, los límites para la corriente de entrada $> 16 \text{ A}$ y $\leq 75 \text{ A}$ por fase serán los definidos en la norma IEC 61000-3-12, que figuran en los cuadros 11, 12 y 13.

Cuadro 11

Perturbaciones armónicas máximas autorizadas (corriente de entrada $> 16 \text{ A}$ y $\leq 75 \text{ A}$ por fase) para equipos que no sean trifásicos equilibrados

R_{cce} mínima	Perturbación armónica individual admisible I_n/I_1 (%)						Factor máximo de distorsión armónica (%)	
	I_3	I_5	I_7	I_9	I_{11}	I_{13}	THD	PWHD
33	21,6	10,7	7,2	3,8	3,1	2	23	23
66	24	13	8	5	4	3	26	26
120	27	15	10	6	5	4	30	30
250	35	20	13	9	8	6	40	40
≥ 350	41	24	15	12	10	8	47	47

Los valores relativos de las perturbaciones armónicas pares inferiores o iguales a 12 serán inferiores a $16/n \%$. Las perturbaciones armónicas pares superiores a 12 se tienen en cuenta en la THD y la PWHD de la misma forma que las perturbaciones armónicas impares.

Se permite la interpolación lineal entre valores sucesivos de R_{cce} .

Cuadro 12

Perturbaciones armónicas máximas autorizadas (corriente de entrada $> 16 \text{ A}$ y $\leq 75 \text{ A}$ por fase) para equipos trifásicos equilibrados

R_{cce} mínima	Perturbación armónica individual admisible I_n/I_1 (%)				Factor máximo de distorsión armónica (%)	
	I_5	I_7	I_{11}	I_{13}	THD	PWHD
33	10,7	7,2	3,1	2	13	22
66	14	9	5	3	16	25
120	19	12	7	4	22	28
250	31	20	12	7	37	38
≥ 350	40	25	15	10	48	46

Los valores relativos de las perturbaciones armónicas pares inferiores o iguales a 12 serán inferiores a $16/n$ %. Las perturbaciones armónicas pares superiores a 12 se tienen en cuenta en la THD y la PWHd de la misma forma que las perturbaciones armónicas impares.

Se permite la interpolación lineal entre valores sucesivos de R_{cc} .

Cuadro 13

Perturbaciones armónicas máximas autorizadas (corriente de entrada > 16 A y ≤ 75 A por fase) para equipos trifásicos equilibrados en condiciones específicas

R_{cc} mínima	Perturbación armónica individual admisible I_n/I_1 (%)				Factor máximo de distorsión armónica (%)	
	I_5	I_7	I_{11}	I_{13}	THD	PWHD
33	10,7	7,2	3,1	2	13	22
≥ 120	40	25	15	10	48	46

Los valores relativos de las perturbaciones armónicas pares inferiores o iguales a 12 serán inferiores a $16/n$ %. Las perturbaciones armónicas pares superiores a 12 se tienen en cuenta en la THD y la PWHd de la misma forma que las perturbaciones armónicas impares.

7.12. Especificaciones relativas a la emisión de variaciones de tensión, fluctuaciones de tensión y *flicker* en las líneas de alimentación de corriente alterna procedentes de los SEE

7.12.1. Método de medición

La emisión de variaciones de tensión, fluctuaciones de tensión y *flicker* en las líneas de alimentación de corriente alterna generados por el SEE representativo de su tipo se medirá empleando el método descrito en el anexo 18. La elección del método de medición corresponderá al fabricante del SEE, que se pondrá de acuerdo con el servicio técnico.

7.12.2. Límites para la homologación de tipo del SEE

7.12.2.1. Si las mediciones se realizan empleando el método descrito en el anexo 18, los límites para una corriente nominal ≤ 16 A por fase y sin sujeción a una conexión condicional serán los definidos en la norma IEC 61000-3-3, que figuran en el apartado 5.

7.12.2.2. Si las mediciones se realizan empleando el método descrito en el anexo 18, los límites para una corriente nominal > 16 A y ≤ 75 A por fase y con sujeción a una conexión condicional serán los definidos en la norma IEC 61000-3-11, que figuran en el apartado 5.

7.13. Especificaciones relativas a la emisión de perturbaciones conducidas de radiofrecuencia generadas por SEE en líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua

7.13.1. Método de medición

La emisión de perturbaciones conducidas de radiofrecuencia generadas por el SEE representativo de su tipo en líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua se medirá empleando el método descrito en el anexo 19. La elección del método de medición corresponderá al fabricante del SEE, que se pondrá de acuerdo con el servicio técnico.

7.13.2. Límites para la homologación de tipo del SEE

7.13.2.1. Si las mediciones se realizan empleando el método descrito en el anexo 19, los límites en las líneas de alimentación de corriente alterna serán los definidos en la norma IEC 61000-6-3, que figuran en el cuadro 14.

Cuadro 14

Perturbaciones conducidas de radiofrecuencia máximas autorizadas en líneas de alimentación de corriente alterna

Frecuencia (MHz)	Límites y detector
De 0,15 a 0,5	De 66 a 56 dB μ V (cuasi-pico) De 56 a 46 dB μ V (valor medio) (los límites decrecen linealmente con el logaritmo de la frecuencia)
De 0,5 a 5	56 dB μ V (cuasi-pico) 46 dB μ V (valor medio)
De 5 a 30	60 dB μ V (cuasi-pico) 50 dB μ V (valor medio)

- 7.13.2.2. Si las mediciones se realizan empleando el método descrito en el anexo 19, los límites en las líneas de alimentación de corriente continua serán los definidos en la norma IEC 61000-6-3, que figuran en el cuadro 15.

Cuadro 15

Perturbaciones conducidas de radiofrecuencia máximas autorizadas en líneas de alimentación de corriente continua

Frecuencia (MHz)	Límites y detector
De 0,15 a 0,5	79 dB μ V (cuasi-pico) 66 dB μ V (valor medio)
De 0,5 a 30	73 dB μ V (cuasi-pico) 60 dB μ V (valor medio)

- 7.14. Especificaciones relativas a la emisión de perturbaciones conducidas de radiofrecuencia generadas por SEE en el acceso a la red y las telecomunicaciones

7.14.1. Método de medición

La emisión de perturbaciones conducidas de radiofrecuencia generadas por el SEE representativo de su tipo en el acceso a la red y las telecomunicaciones se medirá empleando el método descrito en el anexo 20. La elección del método de medición corresponderá al fabricante del SEE, que se pondrá de acuerdo con el servicio técnico.

7.14.2. Límites para la homologación de tipo del SEE

- 7.14.2.1. Si las mediciones se realizan empleando el método descrito en el anexo 20, los límites en el acceso a la red y las telecomunicaciones (acceso a las telecomunicaciones según se establece en la norma CISPR 22, apartado 3.6) serán los definidos en la norma IEC 61000-6-3, que figuran en el cuadro 16.

Cuadro 16

Perturbaciones conducidas de radiofrecuencia máximas autorizadas en el acceso a la red y las telecomunicaciones

Frecuencia (MHz)	Límites de tensión (detector)	Límites de corriente (detector)
De 0,15 a 0,5	De 84 a 74 dB μ V (cuasi-pico) De 74 a 64 dB μ V (valor medio) (los límites decrecen linealmente con el logaritmo de la frecuencia)	De 40 a 30 dB μ A (cuasi-pico) De 30 a 20 dB μ A (valor medio) (los límites decrecen linealmente con el logaritmo de la frecuencia)

Frecuencia (MHz)	Límites de tensión (detector)	Límites de corriente (detector)
De 0,5 a 30	74 dB μ V (cuasi-pico) 64 dB μ V (valor medio)	30 dB μ A (cuasi-pico) 20 dB μ A (valor medio)

7.15. Especificaciones relativas a la inmunidad de los SEE a las perturbaciones eléctricas rápidas transitorias o en ráfagas conducidas por las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua

7.15.1. Método de ensayo

7.15.1.1. El ensayo empleado para determinar la inmunidad a las perturbaciones eléctricas rápidas transitorias o en ráfagas conducidas por las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua del SEE representativo de su tipo se realizará según el método descrito en el anexo 21.

7.15.2. Límites para la homologación de tipo de la inmunidad de un SEE

7.15.2.1. Si se realizan ensayos utilizando los métodos descritos en el anexo 21, los niveles de ensayo de la inmunidad para las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua serán los siguientes: tensión de ensayo de ± 2 kV en circuito abierto, con un tiempo de subida (Tr) de 5 ns, un tiempo de mantenimiento (Th) de 50 ns y una frecuencia de repetición de 5 kHz durante al menos un minuto.

7.15.2.2. Se considerará que el SEE representativo de su tipo cumple los requisitos de inmunidad si, durante los ensayos realizados según lo indicado en el anexo 21, no se ven alteradas las «funciones relacionadas con la inmunidad», conforme al apartado 2.2 del anexo 9.

7.16. Especificaciones relativas a la inmunidad de los SEE a las ondas de choque conducidas a lo largo de las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua

7.16.1. Método de ensayo

7.16.1.1. El ensayo empleado para determinar la inmunidad a las ondas de choque conducidas a lo largo de las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua del SEE representativo de su tipo se realizará según el método descrito en el anexo 22.

7.16.2. Límites para la homologación de tipo de la inmunidad de un SEE

7.16.2.1. Si se realizan ensayos utilizando los métodos descritos en el anexo 22, la inmunidad será la siguiente:

- a) Para líneas de alimentación de corriente alterna: tensión de ensayo de ± 2 kV en circuito abierto entre línea y tierra y ± 1 kV entre líneas (con un impulso de 1,2 μ s/50 μ s), con un tiempo de subida (Tr) de 1,2 μ s y un tiempo de mantenimiento (Th) de 50 μ s. Cada onda de choque se aplicará cinco veces, con un intervalo máximo de un minuto entre cada impulso, en las fases siguientes: 0, 90, 180 y 270°.
- b) Para líneas de alimentación de corriente continua: tensión de ensayo de $\pm 0,5$ kV en circuito abierto entre línea y tierra y de $\pm 0,5$ kV entre líneas (con un impulso de 1,2 μ s/50 μ s), con un tiempo de subida (Tr) de 1,2 μ s y un tiempo de mantenimiento (Th) de 50 μ s. Cada onda de choque se aplicará cinco veces con un intervalo máximo de un minuto.

7.16.2.2. Se considerará que el SEE representativo de su tipo cumple los requisitos de inmunidad si, durante los ensayos realizados según lo indicado en el anexo 22, no se ven alteradas las «funciones relacionadas con la inmunidad», conforme al apartado 2.2 del anexo 9.

7.17. Especificaciones relativas a la emisión de perturbaciones transitorias conducidas en las líneas de alimentación de 12/24 V que hayan sido generadas por los SEE

7.17.1. Método de ensayo

La emisión del SEE representativo de su tipo se someterá a ensayo según los métodos correspondientes a la norma ISO 7637-2, descritos en el anexo 10 y con los niveles de ensayo que figuran en el cuadro 17.

Cuadro 17

Amplitud de impulso máxima autorizada

(V)

Polaridad de la amplitud del impulso	Amplitud de impulso máxima autorizada para	
	Vehículos con sistemas de 12 V	Vehículos con sistemas de 24 V
Positiva	+ 75	+ 150
Negativa	– 100	– 450

7.18. Especificaciones relativas a la inmunidad de los SEE a la radiación electromagnética

7.18.1. Métodos de ensayo

La inmunidad del SEE representativo de su tipo a la radiación electromagnética se someterá a ensayo con arreglo a uno o varios de los métodos descritos en el anexo 9.

7.18.2. Límites para la homologación de tipo de la inmunidad de un SEE

7.18.2.1. Si se realizan ensayos empleando los métodos indicados en el anexo 9, los niveles de ensayo de inmunidad serán de 60 V/m (valor eficaz [rms]) en el caso del método de línea TEM de placas de 150 mm, de 15 V/m (valor eficaz) en el del método de línea TEM de placas de 800 mm, de 75 V/m (valor eficaz) en el del método de célula TEM (modo electromagnético transversal), de 60 mA (valor eficaz) en el del método de inyección de corriente de masa (ICM) y de 30 V/m (valor eficaz) en el del método de campo libre en más del 90 % de la banda de frecuencias de 20-2 000 MHz, y de un mínimo de 50 mA/m (valor eficaz) en el caso del método de línea TEM de placas de 150 mm, de 12,5 V/m (valor eficaz) en el del método de línea TEM de placas de 800 mm, de 62,5 V/m (valor eficaz) en el del método de célula TEM, de 50 mA (valor eficaz) en el del método de ICM y de 25 V/m (valor eficaz) en el del método del campo libre, en toda la banda de frecuencias de 20-2 000 MHz.

7.18.2.2. Se considerará que el SEE representativo de su tipo cumple los requisitos de inmunidad si, durante los ensayos realizados según lo indicado en el anexo 9, no se ven alteradas las «funciones relacionadas con la inmunidad».

7.19. Especificaciones relativas a la inmunidad de los SEE a las perturbaciones transitorias conducidas por las líneas de alimentación de 12/24 V

7.19.1. Método de ensayo

La inmunidad del SEE representativo de su tipo se someterá a ensayo según el método o métodos correspondientes a la norma ISO 7637-2, descritos en el anexo 10 y con los niveles de ensayo que figuran en el cuadro 18.

Cuadro 18

Inmunidad del SEE

Número de impulsos de ensayo	Nivel de ensayo de la inmunidad	Estado de funcionamiento de los sistemas:	
		En relación con las funciones vinculadas a la inmunidad	Sin relación con las funciones vinculadas a la inmunidad
1	III	C	D
2a	III	B	D
2b	III	C	D

Número de impulsos de ensayo	Nivel de ensayo de la inmunidad	Estado de funcionamiento de los sistemas:	
		En relación con las funciones vinculadas a la inmunidad	Sin relación con las funciones vinculadas a la inmunidad
3a/3b	III	A	D
4	III	B (para los SEE que deban estar en funcionamiento durante las fases de arranque del motor) C (para otros SEE)	D

7.20. Excepciones

- 7.20.1. Cuando no haya ninguna conexión directa a una red de telecomunicaciones que incluya un servicio de telecomunicación además del servicio de comunicación de la carga, no se aplicarán los anexos 14 y 20.
- 7.20.2. Cuando el acceso a la red y las telecomunicaciones del vehículo utilice la transmisión por línea de alimentación (PLT) en sus líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua, no se aplicará el anexo 14.
- 7.20.3. Cuando el acceso a la red y las telecomunicaciones del SEE utilice la transmisión por línea de alimentación (PLT) en sus líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua, no se aplicará el anexo 20.
- 7.20.4. Los vehículos o SEE destinados a utilizarse en el «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» en la configuración conectada a una estación de carga de corriente continua con un cable de red de corriente continua inferior a 30 m de longitud no están sujetos al cumplimiento de los requisitos de los anexos 13, 15, 16, 19, 21 ni 22.

En este caso, el fabricante proporcionará una declaración en la que conste que el vehículo o el SEE en cuestión puede utilizarse en el «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» únicamente con cables de una longitud inferior a 30 m. Dicha información se pondrá a disposición pública con la homologación de tipo.

- 7.20.5. Los vehículos o SEE destinados a utilizarse en el «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» en la configuración conectada a una estación de carga de corriente continua local o privada sin otros participantes añadidos no están sujetos al cumplimiento de los requisitos de los anexos 13, 15, 16, 19, 21 ni 22.

En este caso, el fabricante proporcionará una declaración en la que conste que el vehículo o el SEE en cuestión puede utilizarse en el «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» únicamente con una estación de carga de corriente continua local o privada sin otros participantes añadidos. Dicha información se pondrá a disposición pública con la homologación de tipo.

8. MODIFICACIÓN O EXTENSIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO DE UN VEHÍCULO POR INCORPORACIÓN O SUSTITUCIÓN DE UN SUBCONJUNTO ELÉCTRICO O ELECTRÓNICO

- 8.1. En caso de que el fabricante de un vehículo haya obtenido la homologación de tipo de una instalación de un vehículo y desee instalar un sistema eléctrico o electrónico o bien un SEE adicional o sustitutivo que ya haya sido homologado con arreglo al presente Reglamento y que se vaya a instalar según lo establecido en este, se podrá extender la homologación del vehículo sin que sea preciso efectuar ensayos adicionales. A efectos de conformidad de la producción, se considerará que el sistema eléctrico o electrónico o bien el SEE adicional o sustitutivo forma parte del vehículo.
- 8.2. En caso de que la parte o partes adicionales o sustitutivas no hayan sido homologadas de conformidad con el presente Reglamento y se considere preciso efectuar ensayos, se considerará que el vehículo completo cumple los requisitos necesarios si se demuestra que la parte o partes nuevas o modificadas cumplen los requisitos oportunos del apartado 6 (o bien, si procede, del apartado 7), o si, en un ensayo comparativo, se demuestra que no es probable que la parte nueva impida que el tipo de vehículo cumpla los requisitos pertinentes.

- 8.3. La integración, por parte de un fabricante de vehículos, en un vehículo homologado de equipos estándar de uso privado o profesional (salvo los equipos de comunicaciones móviles) que cumplan lo dispuesto en otras normas, y cuya instalación, sustitución o supresión se realice con arreglo a las recomendaciones de los fabricantes de los equipos y del vehículo, no invalidará la homologación del vehículo. Ello no impedirá que los fabricantes de vehículos instalen equipos de comunicaciones conforme a las instrucciones de instalación correspondientes elaboradas por el fabricante del vehículo y/o los fabricantes de dichos equipos de comunicaciones. El fabricante del vehículo demostrará (si así lo requiere la autoridad responsable de los ensayos) que los equipos transmisores no perjudican el funcionamiento del vehículo. Podrá hacerlo mediante una declaración de que los niveles de potencia y la instalación son tales que los niveles de inmunidad previstos en el presente Reglamento ofrecen una protección suficiente al ser sometidos únicamente a transmisión, es decir, excluyendo la transmisión simultáneamente con los ensayos especificados en el apartado 6. El presente Reglamento no autoriza el uso de un transmisor de comunicaciones cuando sean de aplicación otros requisitos relativos a dicho equipo o a su uso.

9. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

Los procedimientos relativos a la conformidad de la producción deberán ajustarse a los enunciados en el apéndice 2 del Acuerdo (E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2), teniendo en cuenta los requisitos siguientes:

- 9.1. Los vehículos, componentes o SEE homologados con arreglo al presente Reglamento estarán fabricados de forma que se ajusten al tipo homologado cumpliendo los requisitos estipulados en el apartado 6 y, si procede, en el apartado 7.
- 9.2. La conformidad de la producción del vehículo, componente o unidad técnica independiente se comprobará con los datos que figuran en los formularios de comunicación de homologación de tipo establecidos en el anexo 3A y/o 3B del presente Reglamento.
- 9.3. Si la autoridad de homologación de tipo no considera satisfactorio el procedimiento de comprobación utilizado por el fabricante, se aplicarán lo dispuesto en los apartados 9.3.1, 9.3.2 y 9.3.3.
- 9.3.1. Al comprobar la conformidad de un vehículo, componente o SEE de serie, se considerará que la producción cumple los requisitos del presente Reglamento en lo que respecta a las perturbaciones electromagnéticas de banda ancha y de banda estrecha si los niveles medidos no sobrepasan en más de 4 dB (60 %) los límites de referencia establecidos para vehículos en los apartados 6.2.2.1, 6.2.2.2, 6.3.2.1 y 6.3.2.2 y, si procede, en los apartados 7.2.2.1 o 7.2.2.2, o bien para SEE en los apartados 6.5.2.1 y 6.6.2.1 y, si procede, en el apartado 7.10.2.1 (según corresponda).
- 9.3.2. Al comprobar la conformidad de un vehículo, componente o SEE de serie, se considerará que la producción cumple los requisitos del presente Reglamento sobre la inmunidad a la radiación electromagnética si el vehículo no presenta ninguna degradación de su control directo que pueda ser observada por un conductor u otro usuario de la vía pública cuando el vehículo se halle en el estado definido en el anexo 6, apartado 4, y esté sometido a una intensidad de campo, expresada en V/m, de hasta un 80 % de los límites de referencia establecidos para vehículos en el apartado 6.4.2.1 y, si procede, en el apartado 7.7.2.1, o bien para SEE en el apartado 6.8.2.1 y, si procede, en el apartado 7.18.2.1.
- 9.3.3. Al comprobar la conformidad de un componente o unidad técnica independiente de serie, se considerará que la producción cumple los requisitos del presente Reglamento sobre la inmunidad a las perturbaciones y emisiones conducidas si el componente o unidad técnica independiente no presenta ninguna degradación de sus «funciones relacionadas con la inmunidad» hasta los niveles prescritos en el apartado 6.9.1 y, si procede, en el apartado 7.19.1 y no supera tampoco los niveles establecidos en el apartado 6.7.1 y, si procede, en el apartado 7.17.1.

10. SANCIONES POR DISCONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

- 10.1. La homologación de un tipo de vehículo, componente o unidad técnica independiente con arreglo al presente Reglamento podrá retirarse si no se cumplen los requisitos establecidos en el apartado 6 y, si procede, en el apartado 7 o si los vehículos seleccionados no superan los ensayos previstos en el apartado 6 y, si procede, en el apartado 7.

- 10.2. Cuando una Parte del Acuerdo que aplique el presente Reglamento retire una homologación que había concedido anteriormente, informará de ello inmediatamente a las demás Partes Contratantes que apliquen el presente Reglamento mediante un formulario de comunicación conforme al modelo recogido en los anexos 3A y 3B del presente Reglamento.
11. CESE DEFINITIVO DE LA PRODUCCIÓN
- Quando el titular de una homologación cese definitivamente de fabricar un tipo de vehículo o SEE homologado con arreglo al presente Reglamento, informará de ello a la autoridad de homologación de tipo que concedió la homologación, quien, a su vez, informará a las demás Partes del Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento mediante un formulario de comunicación conforme al modelo que figura en los anexos 3A y 3B del presente Reglamento.
12. MODIFICACIÓN Y EXTENSIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO DE UN VEHÍCULO O SUBCONJUNTO ELÉCTRICO O ELECTRÓNICO
- 12.1. Toda modificación del tipo de vehículo o SEE se notificará a la autoridad de homologación de tipo que haya concedido la homologación del tipo de vehículo. Esta autoridad podrá, a continuación:
- 12.1.1. considerar que las modificaciones probablemente no tengan consecuencias negativas apreciables y que, en cualquier caso, el vehículo o SEE sigue cumpliendo los requisitos; o bien
- 12.1.2. solicitar una nueva acta de ensayo al servicio técnico responsable de la realización de los ensayos.
- 12.2. La confirmación o denegación de la homologación se notificará a las Partes del Acuerdo que apliquen el presente Reglamento, especificándose las modificaciones, mediante el procedimiento expuesto en el apartado 4 del mismo.
- 12.3. El autoridad de homologación de tipo que conceda la extensión de la homologación asignará un número de serie a la misma e informará de ello a las demás Partes del Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento por medio de un formulario de comunicación conforme a los modelos que figuran en los anexos 3A y 3B del presente Reglamento.
13. DISPOSICIONES TRANSITORIAS
- 13.1. A partir de la fecha oficial de entrada en vigor de la serie 03 de modificaciones, ninguna Parte Contratante que aplique el presente Reglamento denegará la concesión de la homologación con arreglo al mismo, modificado por la serie 03 de modificaciones.
- 13.2. Transcurrido un plazo de doce meses a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, modificado por la serie 03 de modificaciones, las Partes Contratantes que apliquen el presente Reglamento concederán homologaciones solo si el tipo de vehículo, componente o unidad técnica independiente que se somete a homologación cumple los requisitos establecidos en el presente Reglamento, modificado por la serie 03 de modificaciones.
- 13.3. Las Partes Contratantes que apliquen el presente Reglamento no denegarán la concesión de extensiones de la homologación con arreglo a las series anteriores de modificaciones del presente Reglamento.
- 13.4. Transcurrido un plazo de cuarenta y ocho meses a partir de la entrada en vigor de la serie 03 de modificaciones del presente Reglamento, las Partes Contratantes que apliquen el mismo podrán denegar la primera matriculación nacional (primera puesta en circulación) de un vehículo, componente o unidad técnica independiente que no cumpla los requisitos de la serie 03 de modificaciones del presente Reglamento.
- 13.5. A partir de la fecha oficial de entrada en vigor de la serie 04 de modificaciones, ninguna Parte Contratante que aplique el presente Reglamento denegará la concesión de homologaciones de tipo con arreglo al mismo, modificado por la serie 04 de modificaciones.
- 13.6. Transcurrido un plazo de treinta y seis meses a partir de la fecha oficial de entrada en vigor del presente Reglamento, modificado por la serie 04 de modificaciones, las Partes Contratantes que lo apliquen concederán homologaciones solo si el tipo de vehículo, componente o unidad técnica independiente que se somete a homologación cumple los requisitos establecidos en el presente Reglamento, modificado por la serie 04 de modificaciones.
- 13.7. Las Partes Contratantes que aplican el presente Reglamento seguirán concediendo homologaciones a aquellos tipos de vehículo, componente o unidad técnica independiente que cumplan los requisitos del presente Reglamento, modificado por la serie anterior de modificaciones durante el periodo de treinta y seis meses a partir de la fecha de entrada en vigor de la serie 04 de modificaciones.

- 13.8. Hasta transcurridos sesenta meses desde la fecha de entrada en vigor de la serie 04 de modificaciones, ninguna Parte Contratante denegará la homologación de tipo nacional o regional de un vehículo, componente o unidad técnica independiente homologado con arreglo a la serie anterior de modificaciones del presente Reglamento.
- 13.9. Transcurridos sesenta meses desde la entrada en vigor de la serie 04 de modificaciones del presente Reglamento, las Partes Contratantes que aplican el presente Reglamento podrán denegar la homologación de tipo nacional o regional y la primera matriculación de un tipo de vehículo, o bien la primera puesta en circulación de un componente o unidad técnica independiente que no cumpla los requisitos de dicha serie de modificaciones.
- 13.10. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 13.8 y 13.9, se mantendrá la validez de las homologaciones concedidas conforme a las series anteriores de modificaciones del presente Reglamento a tipos de vehículos que no estén equipados con un sistema de acoplamiento para la carga del REESS o bien a los componentes o unidades técnicas independientes que no incluyan una pieza de acoplamiento para la carga del REESS, y las Partes Contratantes que aplican el presente Reglamento seguirán aceptando dichas homologaciones.
- 13.11. Transcurrido un plazo de treinta y seis meses a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, modificado por la serie 05 de modificaciones, las Partes Contratantes que apliquen el presente Reglamento concederán homologaciones de tipo únicamente si el tipo de vehículo, componente o unidad técnica independiente que se somete a homologación cumple los requisitos establecidos en el presente Reglamento, modificado por la serie 05 de modificaciones.
14. NOMBRES Y DIRECCIONES DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS RESPONSABLES DE REALIZAR LOS ENSAYOS DE HOMOLOGACIÓN Y DE LAS AUTORIDADES DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO

Las Partes del Acuerdo de 1958 que apliquen el presente Reglamento comunicarán a la Secretaría de las Naciones Unidas los nombres y direcciones de los servicios técnicos que realizan los ensayos de homologación y de las autoridades de homologación de tipo que conceden las homologaciones y a las que deben remitirse los certificados de la concesión, extensión, denegación o retirada de la homologación expedidos en otros países.

*Apéndice 1***Lista de normas citadas en el presente Reglamento**

1. CISPR 12 «Vehículos, embarcaciones y dispositivos propulsados por motores de combustión interna. Características de las perturbaciones radioeléctricas. Límites y métodos de medición», edición 5:2001 + A1:2005.
2. CISPR 16-1-4 «Especificaciones para los métodos y aparatos de medida de las perturbaciones radioeléctricas y de la inmunidad a las perturbaciones radioeléctricas. Parte 1: Aparatos de medida de las perturbaciones radioeléctricas y de la inmunidad a las perturbaciones radioeléctricas. Antenas y emplazamientos de ensayo para medidas de perturbaciones radiadas», edición 3:2010.
3. CISPR 25 «Límites y métodos de medida de las características de las perturbaciones radioeléctricas para la protección de los receptores utilizados a bordo de los vehículos», edición 2:2002 + CORR: 2004.
4. ISO 7637-1 «Vehículos automóviles. Perturbaciones eléctricas por conducción y por acoplamiento. Parte 1: definiciones y generalidades», edición 2:2002.
5. ISO 7637-2 «Vehículos automóviles. Perturbaciones eléctricas por conducción y por acoplamiento. Parte 2: Transmisión de las perturbaciones eléctricas a lo largo de la línea de alimentación únicamente en vehículos con una tensión nominal de 12 V o 24 V», edición 2:2004.
6. ISO-EN 17025 «Requisitos generales para la competencia de los laboratorios de ensayo y de calibración», edición 2:2005 + CORR:2006.
7. ISO 11451 «Vehículos de carretera. Perturbaciones eléctricas por radiación de energía electromagnética en banda estrecha. Métodos de ensayo en el vehículo».

Parte 1: Generalidades y definiciones (ISO 11451-1, edición 3:2005 + A1:2008).

Parte 2: Fuente de radiación en el exterior del vehículo (ISO 11451-2, edición 3:2005).

Parte 4: Método de inyección de corriente (BCI) (ISO 11451-4, edición 1:1995).
8. ISO 11452 «Vehículos de carretera. Perturbaciones eléctricas por radiación de energía electromagnética de banda estrecha. Métodos de ensayo de un componente».

Parte 1: Generalidades y definiciones (ISO 11452-1, edición 3:2005 + A1:2008).

Parte 2: Cámara revestida de material absorbente (ISO 11452-2, edición 2:2004).

Parte 3: Célula en modo electromagnético transversal (TEM) (ISO 11452-3, edición 3:2001).

Parte 4: Método de inyección de corriente (BCI) (ISO 11452-4, edición 3:2005 + CORR 1:2009).

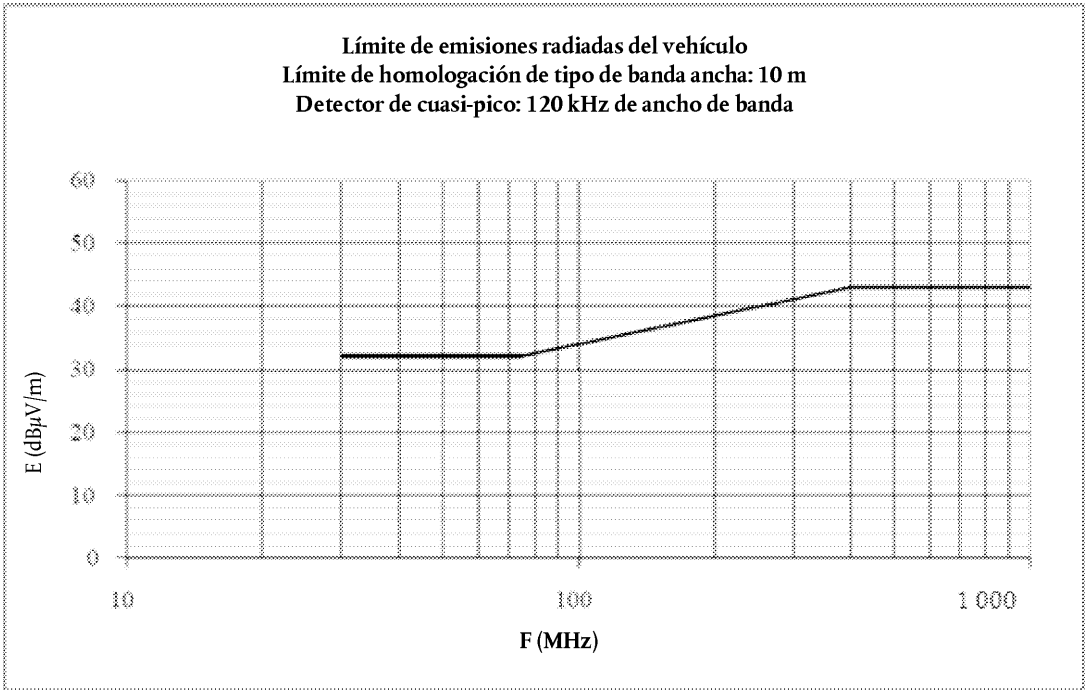
Parte 5: Línea TEM de placas (ISO 11452-5, edición 2:2002).
9. Reglamento de Radiocomunicaciones de la UIT, edición de 2008.
10. IEC 61000-3-2 «Compatibilidad electromagnética (CEM). Parte 3-2: Límites para las emisiones de corriente armónica (equipos de corriente de entrada ≤ 16 A por fase», edición 3.2:2005 + A1:2008 + A2:2009.

11. IEC 61000-3-3 «Compatibilidad electromagnética (CEM). Parte 3-3: Límites. Limitación de las variaciones de tensión, fluctuaciones de tensión y flicker en las redes públicas de suministro de baja tensión para equipos con corriente asignada ≤ 16 A por fase y no sujetos a una conexión condicional», edición 2.0:2008.
 12. IEC 61000-3-11 «Compatibilidad electromagnética (CEM). Parte 3-11: Límites. Límites de las variaciones de tensión, fluctuaciones de tensión y flicker en las redes públicas de alimentación de baja tensión. Equipos con corriente de entrada ≤ 75 A por fase y sujetos a una conexión condicional», edición 1.0:2000.
 13. IEC 61000-3-12 «Compatibilidad electromagnética (CEM). Parte 3-12: Límites. Límites para las corrientes armónicas producidas por los equipos conectados a las redes públicas de baja tensión con corriente de entrada > 16 A y ≤ 75 A por fase», edición 1.0:2004.
 14. IEC 61000-4-4 «Compatibilidad electromagnética (CEM). Parte 4-4: Técnicas de ensayo y de medida. Ensayos de inmunidad a los transitorios eléctricos rápidos en ráfagas», edición 2.0:2004.
 15. IEC 61000-4-5 «Compatibilidad electromagnética (CEM). Parte 4-5: Técnicas de ensayo y de medida. Ensayos de inmunidad a las ondas de choque», edición 2.0:2005.
 16. IEC 61000-6-2 «Compatibilidad electromagnética (CEM). Parte 6-2: Normas genéricas. Inmunidad en entornos industriales», edición 2.0:2005.
 17. IEC 61000-6-3 «Compatibilidad electromagnética (CEM). Parte 6-3: Normas genéricas. Norma de emisión en entornos residenciales, comerciales y de industria ligera», edición 2.0:2006.
 18. CISPR 16-2-1 «Especificación para los métodos y aparatos de medida de las perturbaciones radioeléctricas y de la inmunidad a las perturbaciones radioeléctricas. Parte 2-1: Métodos de medida de las perturbaciones radioeléctricas y de la inmunidad a las perturbaciones radioeléctricas», edición 2.0:2008.
 19. CISPR 22 «Equipos de tecnología de la información. Características de las perturbaciones radioeléctricas. Límites y métodos de medida», edición 6.0:2008.
 20. CISPR 16-1-2 «Especificación para los métodos y aparatos de medida de las perturbaciones radioeléctricas y de la inmunidad a las perturbaciones radioeléctricas. Parte 1-2: Aparatos de medida de las perturbaciones radioeléctricas y de la inmunidad a las perturbaciones radioeléctricas. Equipo(s) auxiliar(es). Perturbaciones conducidas», edición 1.2:2006.
-

Apéndice 2

Límites de referencia de banda ancha del vehículo. Distancia del vehículo a la antena: 10 m

Límite E (dBµV/m), función de la frecuencia F (MHz)		
30-75 MHz	75-400 MHz	400-1 000 MHz
E = 32	$E = 32 + 15,13 \log (F/75)$	E = 43



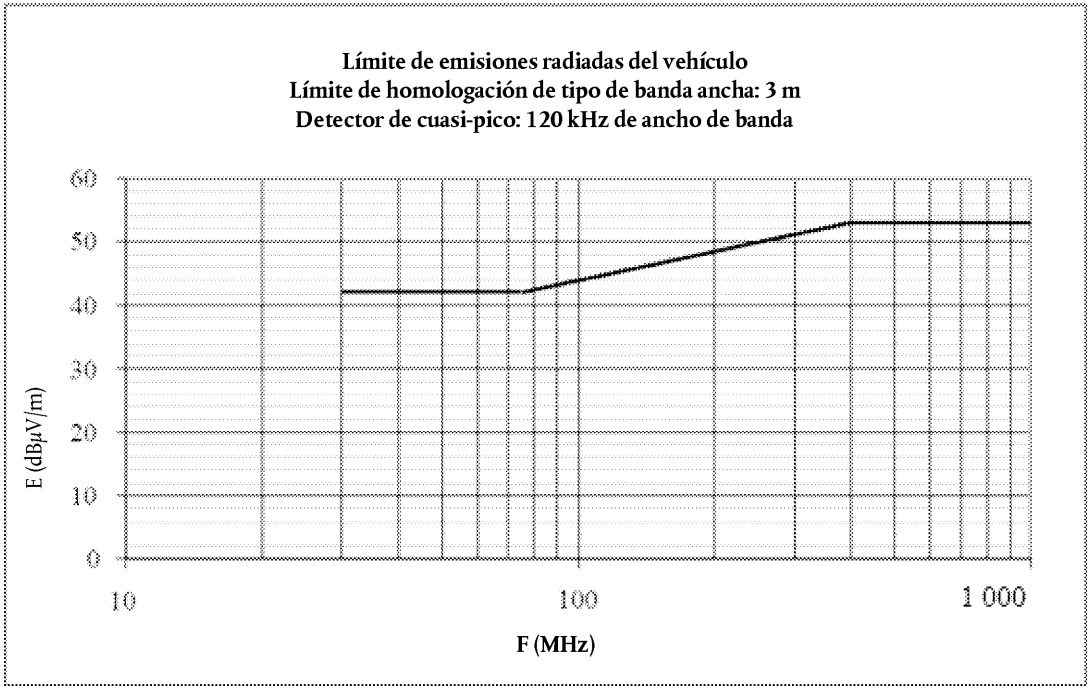
Frecuencia expresada en megahercios (escala logarítmica)

(Véanse los apartados 6.2.2.1 y 7.2.2.1 del presente Reglamento)

Apéndice 3

Límites de referencia de banda ancha del vehículo. Distancia del vehículo a la antena: 3 m

Límite E (dBµV/m), función de la frecuencia F (MHz)		
30-75 MHz	75-400 MHz	400-1 000 MHz
E = 42	$E = 42 + 15,13 \log (F/75)$	E = 53



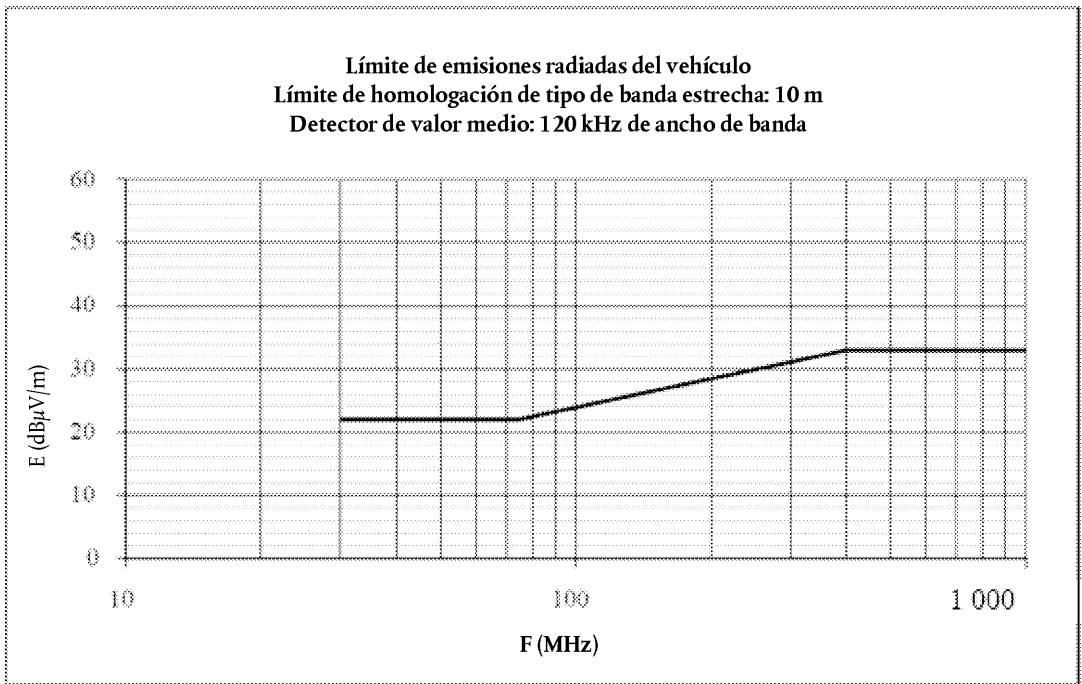
Frecuencia expresada en megahercios (escala logarítmica)

(Véanse los apartados 6.2.2.2 y 7.2.2.2 del presente Reglamento)

Apéndice 4

Límites de referencia de banda estrecha del vehículo. Distancia del vehículo a la antena: 10 m

Límite E (dBμV/m), función de la frecuencia F (MHz)		
30-75 MHz	75-400 MHz	400-1 000 MHz
E = 22	$E = 22 + 15,13 \log (F/75)$	E = 33



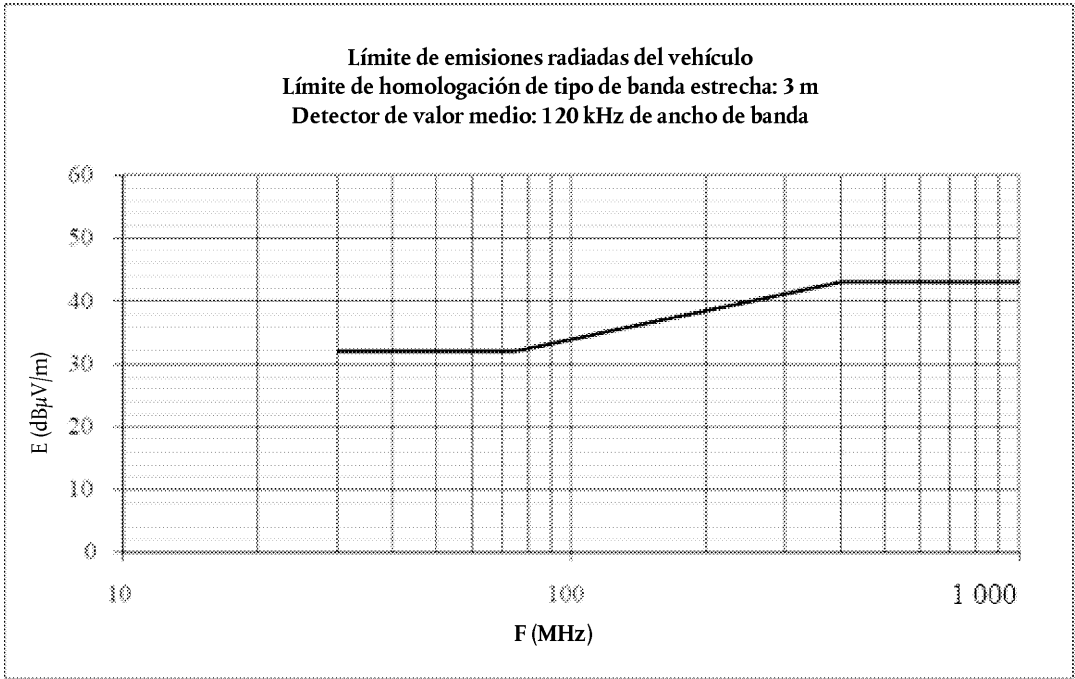
Frecuencia expresada en megahercios (escala logarítmica)

(Véase el apartado 6.3.2.1 del presente Reglamento)

Apéndice 5

Límites de referencia de banda estrecha del vehículo. Distancia del vehículo a la antena: 3 m

Límite E (dBµV/m), función de la frecuencia F (MHz)		
30-75 MHz	75-400 MHz	400-1 000 MHz
E = 32	$E = 32 + 15,13 \log (F/75)$	E = 43



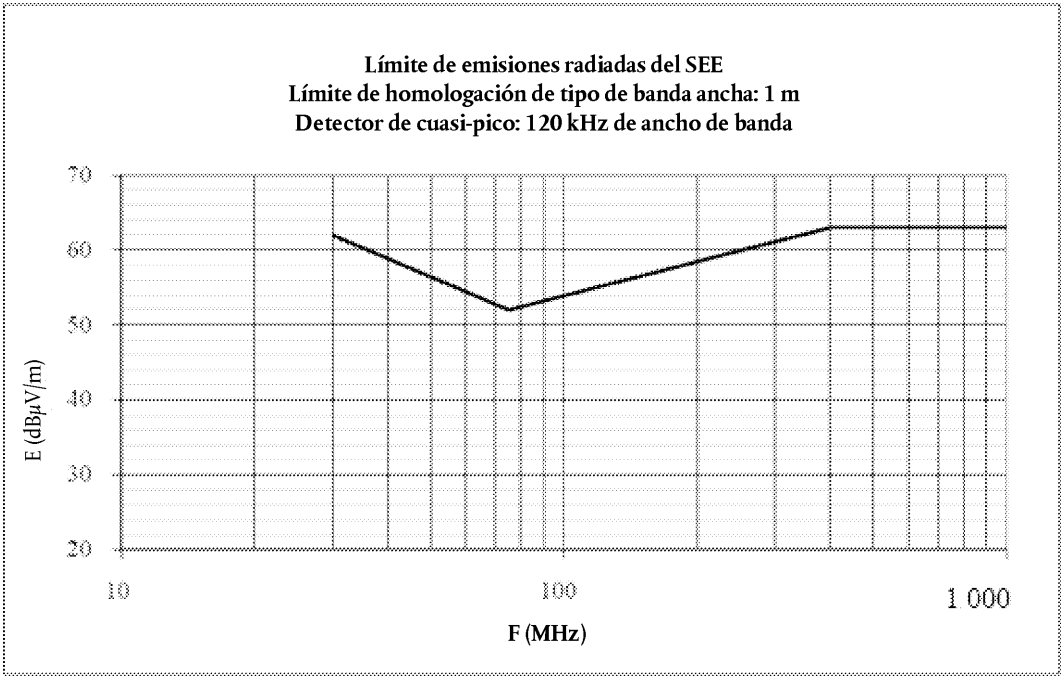
Frecuencia expresada en megahercios (escala logarítmica)

(Véase el apartado 6.3.2.2 del presente Reglamento)

Apéndice 6

Subconjunto eléctrico o electrónico. Límites de referencia de banda ancha

Límite E (dBµV/m), función de la frecuencia F (MHz)		
30-75 MHz	75-400 MHz	400-1 000 MHz
$E = 62 - 25,13 \log (F/30)$	$E = 52 + 15,13 \log (F/75)$	$E = 63$



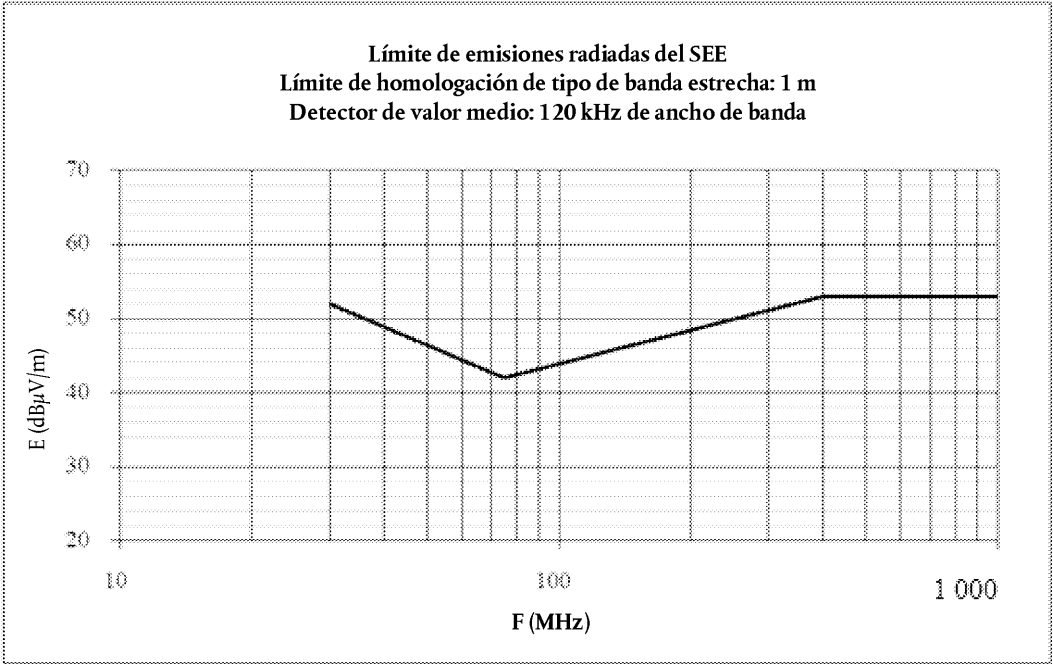
Frecuencia expresada en megahercios (escala logarítmica)

(Véanse los apartados 6.5.2.1 y 7.10.2.1 del presente Reglamento)

Apéndice 7

Subconjunto eléctrico o electrónico. Límites de referencia de la banda estrecha

Límite E (dBµV/m), función de la frecuencia F (MHz)		
30-75 MHz	75-400 MHz	400-1 000 MHz
$E = 52 - 25,13 \log (F/30)$	$E = 42 + 15,13 \log (F/75)$	$E = 53$



Frecuencia expresada en megahercios (escala logarítmica)

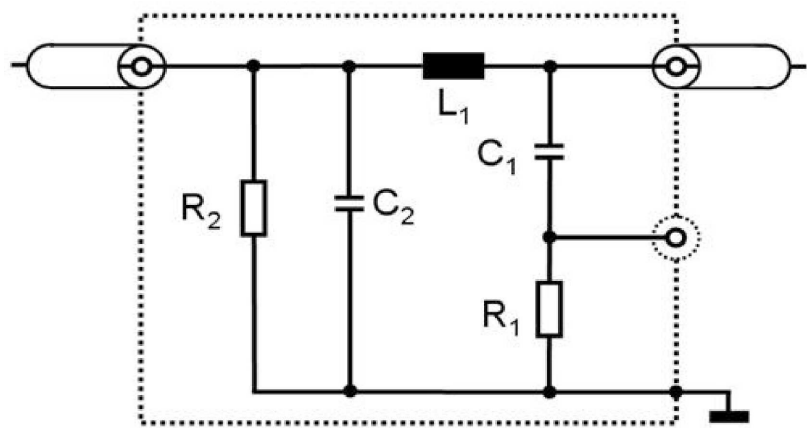
(Véase el apartado 6.6.2.1 del presente Reglamento)

Apéndice 8

Red artificial de alta tensión

Figura 1

Red artificial de alta tensión



Leyenda	C_2 : 0,1 μ F
L_1 : 5 μ H	R_1 : 1 k Ω
C_1 : 0,1 μ F	R_2 : 1 M Ω (descarga de C_2 a < 50 V _{cc} en 60 s)

Figura 2

Impedancia de una red artificial de alta tensión

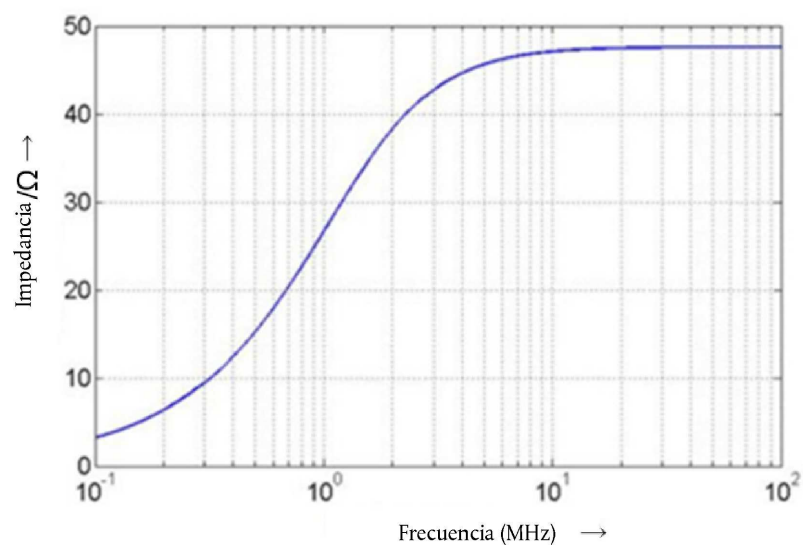
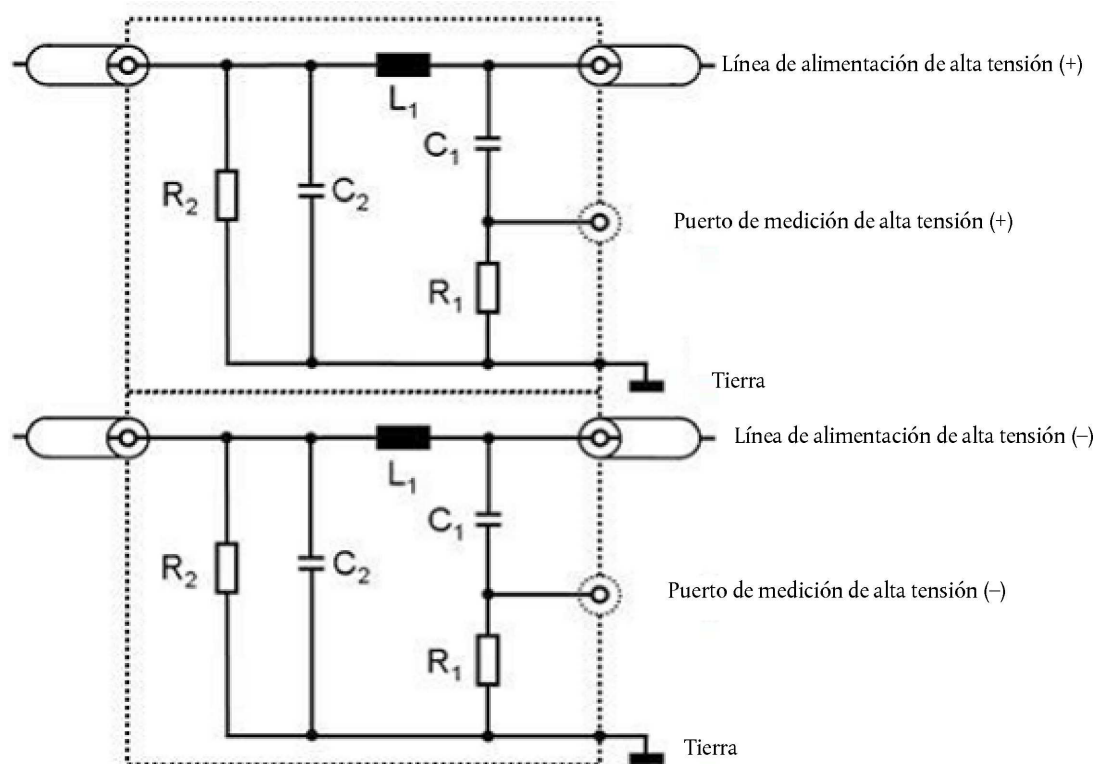


Figura 3

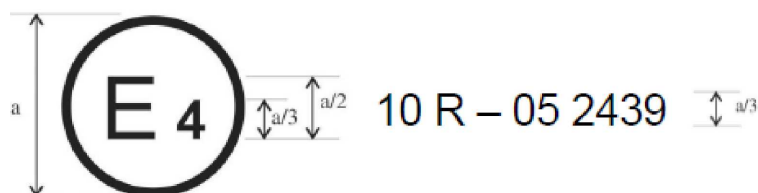
Combinación de redes artificiales de alta tensión

ANEXO 1

EJEMPLOS DE MARCAS DE HOMOLOGACIÓN

Modelo A

(Véase el apartado 5.2 del presente Reglamento)

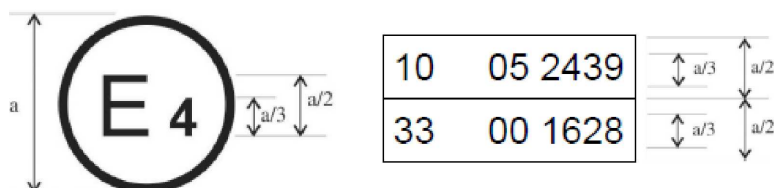


a = 6 mm mín.

Esta marca de homologación colocada en un vehículo o SEE indica que, en lo concerniente a la compatibilidad electromagnética, el tipo de vehículo en cuestión ha sido homologado en los Países Bajos (E4) con arreglo al Reglamento n.º 10 con el número de homologación 05 2439. El número de homologación indica que esta se concedió de acuerdo con los requisitos del Reglamento n.º 10 en su versión modificada por la serie 05 de modificaciones.

Modelo B

(Véase el apartado 5.2 del presente Reglamento)



a = 6 mm mín.

Esta marca de homologación colocada en un vehículo o SEE indica que, en lo concerniente a la compatibilidad electromagnética, el tipo de vehículo en cuestión ha sido homologado en los Países Bajos (E4) con arreglo a los Reglamentos n.ºs 10 y 33 ⁽¹⁾. Los números de homologación indican que, cuando se concedieron las homologaciones correspondientes, el Reglamento n.º 10 ya incluía las modificaciones de la serie 05 y el Reglamento n.º 33 aún se hallaba en su forma original.

⁽¹⁾ El segundo número se ofrece únicamente a modo de ejemplo.

ANEXO 2A

FICHA DE CARACTERÍSTICAS PARA LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO DE UN VEHÍCULO EN LO REFERENTE A LA COMPATIBILIDAD ELECTROMAGNÉTICA

La información que figura a continuación deberá presentarse por triplicado e ir acompañada de un índice de contenidos.

Los planos que vayan a entregarse se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados y en formato A4 o en una carpeta de dicho formato.

En caso de presentarse fotografías, estas serán suficientemente detalladas.

Si los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes tienen funciones controladas electrónicamente, se facilitará la información relativa a sus prestaciones.

Generalidades

1. Marca (razón social del fabricante):
2. Tipo:
3. Categoría de vehículo:
4. Nombre y dirección del fabricante:
Nombre y dirección del representante autorizado (si procede):
5. Dirección(es) de la(s) planta(s) de montaje:

Características generales de construcción del vehículo

6. Fotografías y/o planos de un vehículo representativo:
7. Localización y disposición del motor:

Unidad motriz

8. Fabricante:
9. Código marcado en el motor (asignado por el fabricante):
10. Motor de combustión interna:
11. Principio de funcionamiento (encendido por chispa/por compresión, cuatro tiempos/dos tiempos) ⁽¹⁾:
12. Número y disposición de los cilindros:
13. Alimentación de combustible:
14. Por inyección del combustible (solo encendido por compresión): sí/no ⁽¹⁾
15. Unidad de control electrónico:
16. Marca(s):
17. Descripción del sistema:
18. Por inyección de combustible (solo encendido por chispa): sí/no ⁽¹⁾
19. Sistema eléctrico:
20. Tensión nominal: V, positiva/negativa ⁽¹⁾ a tierra
21. Generador:
22. Tipo:

23. Encendido:
24. Marca(s):
25. Tipo(s):
26. Principio de funcionamiento:
27. Sistema de alimentación de combustible por GLP: sí/no ⁽¹⁾
28. Unidad electrónica de control de gestión del motor para la alimentación de combustible con GLP:
29. Marca(s):
30. Tipo(s):
31. Sistema de alimentación de combustible por GN: sí/no ⁽¹⁾
32. Unidad electrónica de control de gestión del motor para la alimentación de combustible con GN:
33. Marca(s):
34. Tipo(s):
35. Motor eléctrico:
36. Tipo (bobinado, excitación):
37. Tensión de servicio:
- Motores con combustible gaseoso (en caso de sistemas con otra configuración, indíquese la información equivalente)
38. Unidad electrónica de control (UEC):
39. Marca(s):
40. Tipo(s):
- Transmisión
41. Tipo (mecánica, hidráulica, eléctrica, etc.):
42. Breve descripción de los componentes eléctricos o electrónicos (si los hubiera):
- Suspensión
43. Breve descripción de los componentes eléctricos o electrónicos (si los hubiera):
- Dirección
44. Breve descripción de los componentes eléctricos o electrónicos (si los hubiera):
- Frenos
45. Sistema antibloqueo de frenos: sí/no/optativo ⁽¹⁾
46. Para vehículos con sistemas antibloqueo, descripción del funcionamiento del sistema (incluidos los elementos electrónicos), diagrama eléctrico de bloques, esquema del circuito hidráulico o neumático:
- Carrocería
47. Tipo de carrocería:
48. Materiales utilizados y métodos de fabricación:
49. Parabrisas y otras lunas:

50. Breve descripción de los componentes eléctricos o electrónicos (si los hubiera) del mecanismo elevabarridos:
51. Dispositivos de visión indirecta conforme al Reglamento n.º 46:
52. Breve descripción de los componentes eléctricos o electrónicos (si los hubiera):
53. Cinturones de seguridad u otros sistemas de retención:
54. Breve descripción de los componentes eléctricos o electrónicos (si los hubiera):
55. Supresión de parásitos radioeléctricos:
56. Descripción y planos o fotografías de las formas y los materiales de la carrocería que forman el compartimento del motor y la zona de cabina más próxima a este:
57. Planos o fotografías de la localización de los componentes metálicos que se hallan en el compartimento del motor (por ejemplo, mecanismo de calefacción, rueda de repuesto, filtro del aire, mecanismo de dirección, etc.):
58. Tabla y plano del equipo de control de los parásitos radioeléctricos:
59. Información sobre el valor nominal de las resistencias de corriente continua y, en caso de cables ignífugos, de su resistencia nominal por metro:

Dispositivos de alumbrado y señalización luminosa

60. Breve descripción de los componentes eléctricos o electrónicos que no sean lámparas (si los hubiera):

Varios

61. Dispositivos de protección contra la utilización no autorizada del vehículo:
62. Breve descripción de los componentes eléctricos o electrónicos (si los hubiera):
63. Cuadro de instalación y uso de transmisores de RF en los vehículos, en su caso (véase el apartado 3.1.8 del presente Reglamento):

Bandas de frecuencia [Hz]	Potencia máx. de emisión [W]	Posición de la antena en el vehículo, condiciones específicas de instalación y/o uso
---------------------------	------------------------------	--

64. Vehículo dotado de un equipo de radar de corto alcance en la banda de 24 GHz: sí/no/optativo ⁽¹⁾.

El solicitante de la homologación de tipo también aportará, en su caso:

Apéndice 1 Una lista con las marcas y tipos de todos los componentes eléctricos y/o electrónicos afectados por la presente Directiva (véanse los apartados 2.9. y 2.10 del presente Reglamento) y que no se hayan enumerado anteriormente.

Apéndice 2 Esquema o plano de la disposición general de los componentes eléctricos y/o electrónicos (afectados por la presente Directiva) y de la disposición general de los juegos de cables correspondientes.

Apéndice 3 Descripción del vehículo elegido para representar el tipo:

Estilo de carrocería:

Conducción por la izquierda o la derecha:

Distancia entre ejes:

Apéndice 4 Actas de los ensayos correspondientes facilitadas por el fabricante y procedentes de un laboratorio de ensayos acreditado según la norma ISO 17025 y reconocido por la autoridad de homologación de tipo a efectos de expedición del certificado de homologación de tipo.

65. Cargador: incorporado/externo/sin cargador ⁽¹⁾:
66. Corriente de carga: corriente continua/corriente alterna (n.º de fases/frecuencia) ⁽¹⁾:
67. Corriente nominal máxima (en cada modo en caso necesario):

68. Tensión de carga nominal:
69. Funciones básicas de la interfaz del vehículo (por ejemplo, L1/L2/L3/N/E/piloto de control):
70. R_{cce} mínima (véase el apartado 7.3)
71. Cable de carga suministrado con el vehículo: sí/no ⁽¹⁾
72. Si se suministra el cable de carga con el vehículo, indíquese:
- la longitud (m):
- la sección transversal (mm²):

⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda.

ANEXO 2B

**FICHA DE CARACTERÍSTICAS PARA LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO DE UN SUBCONJUNTO ELÉCTRICO
O ELECTRÓNICO EN LO REFERENTE A LA COMPATIBILIDAD ELECTROMAGNÉTICA**

La información que figura a continuación, cuando proceda, deberá presentarse por triplicado e ir acompañada de un índice de contenidos. Los planos que vayan a entregarse se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados y en formato A4 o en una carpeta de dicho formato. En caso de presentarse fotografías, estas serán suficientemente detalladas.

Si los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes tienen funciones controladas electrónicamente, se facilitará la información relativa a sus prestaciones.

1. Marca (razón social del fabricante):
2. Tipo:
3. Medio de identificación del tipo de componente o unidad técnica independiente, si está marcado en ellos ⁽¹⁾:
 3.1. Ubicación de esa marca:
4. Nombre y dirección del fabricante:
 Nombre y dirección del representante autorizado (si procede):
5. Emplazamiento y forma de colocación de la marca de homologación en componentes y unidades técnicas independientes:
6. Dirección(es) de la(s) planta(s) de montaje:
7. Este SEE se homologará como componente o unidad técnica independiente ⁽²⁾.
8. Restricciones de uso y condiciones de instalación:
9. Tensión nominal del sistema eléctrico: V, positiva/negativa ⁽²⁾ a tierra.
 Apéndice 1 Descripción del SEE elegido para representar el tipo [diagrama de bloques electrónicos y lista de los principales componentes constitutivos del SEE (por ejemplo, marca y tipo de microprocesador, cuarzo, etc.)].
 Apéndice 2 Actas de los ensayos correspondientes facilitadas por el fabricante y procedentes de un laboratorio de ensayos acreditado según la norma ISO 17025 y reconocido por la autoridad de homologación de tipo a efectos de expedición del certificado de homologación de tipo.
 Únicamente aplicable a los sistemas de carga:
10. Cargador: incorporado/externo ⁽²⁾.
11. Corriente de carga: corriente continua/corriente alterna (n.º de fases/frecuencia) ⁽²⁾
12. Corriente nominal máxima (en cada modo en caso necesario):
13. Tensión de carga nominal:
14. Funciones básicas de la interfaz del SEE (por ejemplo, L1/L2/L3/N/PE/piloto de control):
15. R_{ce} mínima (véase el apartado 7.11 del presente Reglamento):

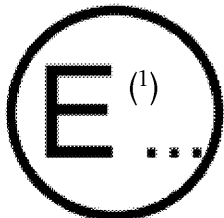
⁽¹⁾ Si el medio de identificación del tipo contiene caracteres no pertinentes para la descripción del componente o unidad técnica independiente a que se refiere esta ficha, tales caracteres se sustituirán en la documentación por el signo «?» (ejemplo: ABC??123??).

⁽²⁾ Táchese lo que no proceda.

ANEXO 3A

COMUNICACIÓN

[Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]



expedida por: Nombre de la administración

.....

.....

.....

relativa a ⁽²⁾: la concesión de la homologación

la extensión de la homologación

la denegación de la homologación

la retirada de la homologación

el cese definitivo de la producción

de un tipo de vehículo/componente/unidad técnica independiente ⁽²⁾ con arreglo al Reglamento n.º 10.

Homologación n.º: Extensión n.º:

1. Marca (razón social del fabricante):
2. Tipo:
3. Medios de identificación del tipo de vehículo/componente/unidad técnica independiente, si están marcados en este ⁽²⁾:
- 3.1. Ubicación de esa marca:
4. Categoría de vehículo:
5. Nombre y dirección del fabricante:
6. Emplazamiento y forma de colocación de la marca de homologación en componentes y unidades técnicas independientes:
7. Dirección(es) de la(s) planta(s) de montaje:
8. Información complementaria (si procede): véase el apéndice *infra*.
9. Servicio técnico encargado de la realización de los ensayos:
10. Fecha del acta de los ensayos:
11. Número del acta de ensayo:
12. Observaciones, si las hubiera: véase el apéndice *infra*.
13. Lugar:
14. Fecha:
15. Firma:
16. Se adjunta el índice del expediente de homologación en posesión de la autoridad de homologación y que puede obtenerse a petición del interesado.
17. Motivos de la extensión:

Apéndice del formulario de comunicación de homologación de tipo n.º ...,
relativo a la homologación de tipo de un vehículo conforme al Reglamento n.º 10

1. Información adicional:
2. Tensión nominal del sistema eléctrico: V, positiva/negativa a tierra ⁽²⁾.
3. Tipo de carrocería:
4. Lista de los sistemas electrónicos instalados en el vehículo o vehículos ensayados no limitada a los elementos de la ficha de características:.....
- 4.1. Vehículo dotado de un equipo de radar de corto alcance en la banda de 24 GHz: sí/no/optativo ⁽²⁾
5. Laboratorio con la acreditación ISO 17025 y reconocido por la autoridad de homologación encargada de realizar los ensayos: .
6. Observaciones (por ejemplo, válido para vehículos para conducción por la izquierda y por la derecha).

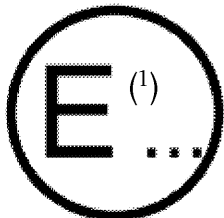
⁽¹⁾ Número distintivo del país que concedió/extendió/denegó/retiró la homologación (véanse las disposiciones sobre homologación del presente Reglamento).

⁽²⁾ Táchese lo que no proceda.

ANEXO 3B

COMUNICACIÓN

[Formato máximo: A4 (210 × 297 mm)]



expedida por: Nombre de la administración

.....

.....

.....

relativa a: ⁽²⁾ la concesión de la homologación

la extensión de la homologación

la denegación de la homologación

la retirada de la homologación

el cese definitivo de la producción

de un tipo de subconjunto eléctrico o electrónico ⁽²⁾ con arreglo al Reglamento n.º 10.

Homologación n.º: Extensión n.º:

1. Marca (razón social del fabricante):
2. Tipo y denominaciones comerciales generales:
3. Medios de identificación del tipo, si está marcado en el vehículo/componente/unidad técnica independiente ⁽²⁾:
- 3.1. Ubicación de esa marca:
4. Categoría de vehículo:
5. Nombre y dirección del fabricante:
6. Emplazamiento y forma de colocación de la marca de homologación en componentes y unidades técnicas independientes:
7. Dirección(es) de la(s) planta(s) de montaje:
8. Información complementaria (si procede): véase el apéndice *infra*.
9. Servicio técnico encargado de la realización de los ensayos:
10. Fecha del acta de los ensayos:
11. N.º del acta de ensayo:
12. Observaciones, si las hubiera: véase el apéndice *infra*.
13. Lugar:
14. Fecha:
15. Firma:
16. Se adjunta el índice del expediente de homologación en posesión de las autoridades competentes y que puede obtenerse a petición del interesado.
17. Motivos de la extensión:

Apéndice del formulario de comunicación de homologación de tipo n.º ...,
relativo a la homologación de tipo de un subconjunto eléctrico o electrónico
con arreglo al Reglamento n.º 10

1. Información adicional:
- 1.1. Tensión nominal del sistema eléctrico: V, positiva/negativa a tierra ⁽²⁾.
- 1.2. El presente SEE puede utilizarse en cualquier tipo de vehículo con las restricciones siguientes:
- 1.2.1. Condiciones de instalación, en su caso:
- 1.3. Este SEE solo puede utilizarse en los tipos de vehículo siguientes:
- 1.3.1. Condiciones de instalación, en su caso:
- 1.4. El método o métodos específicos de ensayo utilizados y las gamas de frecuencias abarcadas para determinar la inmunidad han sido (indíquense los métodos específicos del anexo 9 empleados):
- 1.5. Laboratorio con la acreditación ISO 17025 y reconocido por la autoridad de homologación encargada de realizar los ensayos:
2. Observaciones:

⁽¹⁾ Número identificador del país que ha concedido/ampliado/denegado/retirado la homologación (véanse las disposiciones sobre homologación del Reglamento).

⁽²⁾ Táchese lo que no proceda.

ANEXO 4

MÉTODO DE MEDICIÓN DE LAS EMISIONES ELECTROMAGNÉTICAS RADIADAS DE BANDA ANCHA DE LOS VEHÍCULOS

1. GENERALIDADES

1.1. El método de ensayo descrito en el presente anexo solo se aplicará a los vehículos. Este método se refiere a ambas configuraciones del vehículo:

- a) distintas de la de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»;
- b) en «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

1.2. Método de ensayo

El objetivo de este ensayo es medir las emisiones de banda ancha emitidas por los sistemas eléctricos o electrónicos instalados en el vehículo (por ejemplo, sistemas de encendido o motores eléctricos).

Salvo disposición en contrario en el presente anexo, el ensayo se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en la norma CISPR 12.

2. ESTADO DEL VEHÍCULO DURANTE LOS ENSAYOS

2.1. Vehículo en configuración distinta de la de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»

2.1.1. Motor

El motor estará en funcionamiento conforme a la norma CISPR 12.

2.1.2. Otros sistemas del vehículo

Todo equipo capaz de generar emisiones electromagnéticas de banda ancha que puedan poner en marcha permanentemente el conductor o el pasajero deberá estar en funcionamiento a la máxima potencia, por ejemplo, los motores del limpiaparabrisas o de los ventiladores. Quedan excluidos los motores de la bocina y de las ventanillas eléctricas porque no se usan de forma continua.

2.2. Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»

Se mantendrá la batería de tracción en un estado de carga entre el 20 y el 80 % del estado de carga máximo durante toda la medición de la banda de frecuencia (lo cual puede implicar que deba dividirse la medición en varias subbandas, siendo necesario en tal caso descargar la batería de tracción del vehículo antes de comenzar con la subbanda siguiente). Si es posible ajustar el consumo de corriente eléctrica, se fijará la corriente, como mínimo, en el 80 % de su valor nominal.

En las figuras 3a a 3h del apéndice 1 del presente anexo, se muestra el montaje del ensayo para la conexión del vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» (en función del modo de carga con corriente alterna o continua, la ubicación de la toma de corriente y la carga con o sin comunicación con la estación de carga).

2.3. Estación de carga/Toma de corriente

La estación de carga podrá situarse dentro o fuera del espacio en el que se lleve a cabo el ensayo.

Nota 1: Si fuera posible simular la comunicación entre el vehículo y la estación de carga, esta podría sustituirse por el suministro a partir de la toma de corriente.

En ambos casos, la base o las bases de la toma de corriente y de los cables de comunicación duplicados se situarán en el espacio del ensayo respetando las condiciones siguientes:

- a) Se colocarán directamente en el plano de referencia de tierra.

- b) El juego de cables entre la base (de la toma de corriente y de los cables de comunicación) y las redes artificiales o el estabilizador de la impedancia tendrá la menor longitud posible.
- c) El juego de cables entre la base (de la toma de corriente y de los cables de comunicación) y las redes artificiales o el estabilizador de la impedancia se situará lo más cerca posible del plano de referencia de tierra.

Nota 2: Debe insertarse un filtro en la base o las bases de la toma de corriente y de los cables de comunicación.

Si la estación de carga está situada dentro del espacio del ensayo, el juego de cables entre la estación de carga y la base (de la toma de corriente o de los cables de comunicación) se colocará respetando las condiciones siguientes:

- a) El juego de cables de la estación de carga quedará suspendido verticalmente hacia el plano de referencia de tierra.
- b) La longitud de cables sobrante se situará a la menor distancia posible del plano de referencia de tierra y se plegará en zig zag si es necesario.

Nota 3: La estación de carga deberá situarse fuera de la anchura del haz de la antena receptora.

2.4. Redes artificiales (RA)

Las redes artificiales se colocarán directamente en el plano de referencia de tierra. Las carcasas de las redes artificiales deberán estar sujetas al plano de referencia de tierra.

Se terminará el puerto de medición de cada red artificial con una carga de 50 Ω .

La red artificial se situará conforme a lo dispuesto en las figuras 3a a 3h.

2.5. Estabilizador de la impedancia (EI)

Los cables de comunicación se conectarán con el vehículo a través del estabilizador de la impedancia.

En el apartado 9.6.2 de la norma CISPR 22 se define el estabilizador de la impedancia al que deben conectarse los cables de la red y de comunicación.

El estabilizador de la impedancia se colocará directamente en el plano de referencia de tierra. La carcasa del estabilizador de la impedancia deberá estar sujeta al plano de referencia de tierra.

El puerto de medición de cada estabilizador de la impedancia contará con unas terminales de 50 Ω de carga.

El estabilizador de la impedancia se situará conforme a lo dispuesto en las figuras 3e a 3h.

2.6. Cable de carga de corriente eléctrica o de comunicación

El cable se colocará en una línea directa entre las RA/EI y el conector de carga del vehículo. El cable deberá tener una longitud de 0,8 m (+ 0,2– 0 m).

Si el cable midiera más de 1 m, la longitud de cables sobrante se plegará en zig zag de modo que su anchura no sobrepase 0,5 m.

El cable de carga de corriente eléctrica o de comunicación en el lateral del vehículo quedará suspendido verticalmente a una distancia de 100 mm (+ 200/– 0 mm) del bastidor del vehículo.

Todo el cable se colocará sobre un material no conductivo, de una permitividad relativa baja (constante dieléctrica) ($\epsilon_r \leq 1,4$), a 100 mm (± 25 mm) por encima del plano de referencia de tierra.

3. LUGAR DE MEDICIÓN

- 3.1. Como alternativa a las exigencias de la norma CISPR 12, en el caso de los vehículos de categoría L la superficie de ensayo podrá ser cualquier lugar que cumpla las condiciones representadas en la figura del apéndice del presente anexo. En este caso, el equipo de medición estará fuera de la parte que se muestra en la figura 1 del apéndice 1 del presente anexo.

- 3.2. El ensayo podrá realizarse en instalaciones cerradas si se puede demostrar que existe una correlación entre los resultados obtenidos en dichas instalaciones y los obtenidos en una zona exterior. No es necesario que las instalaciones cerradas reúnan los requisitos relativos a las dimensiones de la zona exterior, salvo por lo que respecta a la distancia existente entre el vehículo y la antena y a la altura de esta.
4. REQUISITOS DE ENSAYO
- 4.1. Los límites se aplicarán en toda la gama de frecuencias que va desde los 30 hasta los 1 000 MHz para las mediciones llevadas a cabo dentro de una cámara semianecoica o en una zona de ensayos exterior.
- 4.2. Las mediciones podrán realizarse, bien con detectores de cuasi-pico, bien con detectores de pico. Los límites indicados en los apartados 6.2 y 6.5 del presente Reglamento corresponden a los detectores de cuasi-pico. Si se utilizan detectores de pico, se aplicará un factor de corrección de 20 dB, tal como se define en la norma CISPR 12.
- 4.3. Las mediciones se realizarán con un analizador de espectro o un receptor de barrido. En los cuadros 1 y 2 se definen los parámetros que deben utilizarse.

Cuadro 1

Parámetros del analizador de espectro

Rangos de frecuencia (MHz)	Detector de pico		Detector de cuasi-pico		Detector de valor medio	
	RBW a – 3 dB	Tiempo de barrido	RBW a – 6 dB	Tiempo de barrido	RBW a – 3 dB	Tiempo de barrido
De 30 a 1 000	100-120 kHz	100 ms/MHz	120 kHz	20 s/MHz	100-120 kHz	100 ms/MHz

Nota: Si se utiliza un analizador de espectro para las mediciones de picos, el ancho de banda del vídeo será al menos tres veces superior al ancho de banda de la resolución (RBW).

Cuadro 2

Parámetros del receptor de barrido

Rangos de frecuencia (MHz)	Detector de pico			Detector de cuasi-pico			Detector de valor medio		
	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ^(a)	Duración del ensayo	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ^(a)	Duración del ensayo	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ^(a)	Duración del ensayo
De 30 a 1 000	120 kHz	50 kHz	5 ms	120 kHz	50 kHz	1 s	120 kHz	50 kHz	5 ms

^(a) En el caso de las perturbaciones exclusivamente de banda ancha, las dimensiones de los escalones de frecuencia pueden aumentarse hasta un valor que no supere el valor del ancho de banda (BW).

4.4. Mediciones

El servicio técnico llevará a cabo el ensayo en los intervalos especificados en la norma CISPR 12 en toda la gama de frecuencias que va desde los 30 hasta los 1 000 MHz.

Como alternativa, si el fabricante facilita datos de medición de toda la banda de frecuencias procedentes de un laboratorio de ensayos con la acreditación de las partes pertinentes de la norma ISO 17025 y reconocido por la autoridad de homologación de tipo, el servicio técnico podrá dividir la gama de frecuencias en catorce bandas de frecuencias (30-34, 34-45, 45-60, 60-80, 80-100, 100-130, 130-170, 170-225, 225-300, 300-400, 400-525, 525-700, 700-850 y 850-1 000 MHz) y realizar ensayos en las catorce frecuencias que arrojan los niveles más altos de emisiones dentro de cada banda para confirmar que el vehículo cumple los requisitos del presente anexo.

En caso de que se sobrepase el límite durante el ensayo, se comprobará si ello se debe al vehículo y no a la radiación de fondo.

4.5. Lecturas

El valor máximo de las lecturas en relación con el límite (polarización horizontal y vertical, emplazamiento de la antena en los lados izquierdo y derecho del vehículo) en cada una de las catorce bandas de frecuencias se considerará la lectura característica en la frecuencia en la que se hayan hecho las mediciones.

Apéndice

Figura 1

Superficie horizontal despejada, libre de reflexiones electromagnéticas
Delimitación de la superficie definida por una elipse

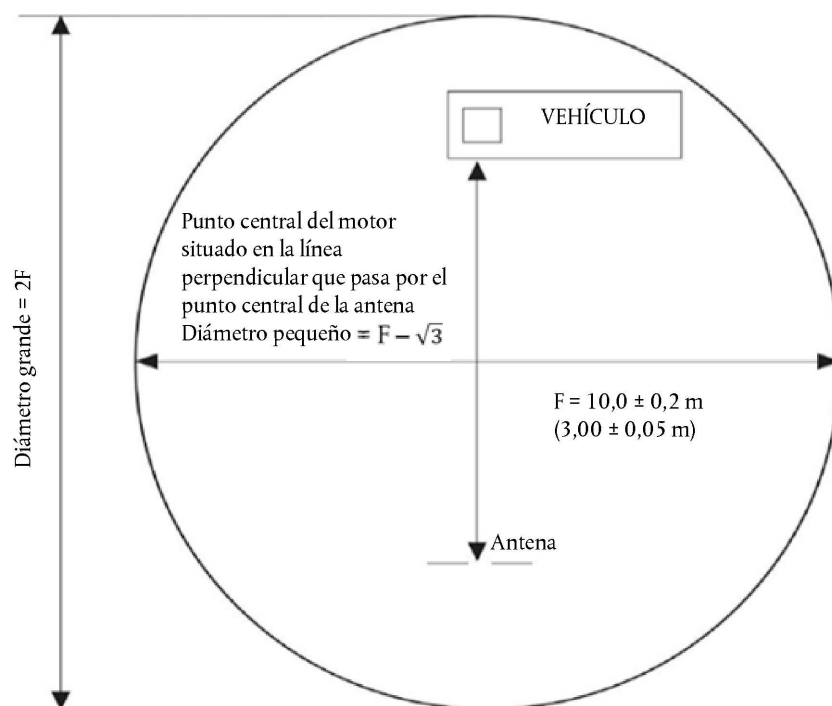


Figura 2

Posición de la antena respecto al vehículo

Figura 2a

Antena dipolo en posición de medición de los componentes verticales de la radiación

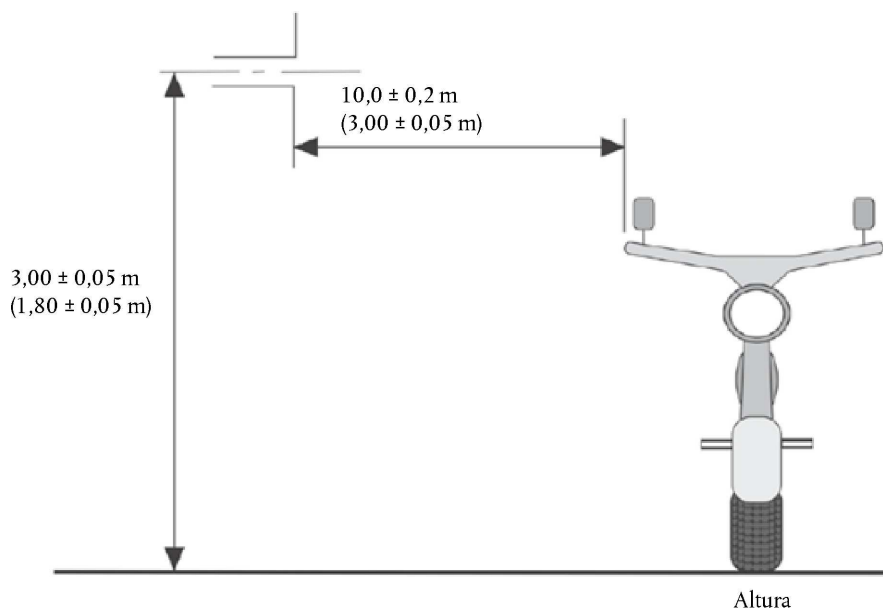


Figura 2b

Antena dipolo en posición de medición de los componentes horizontales de la radiación

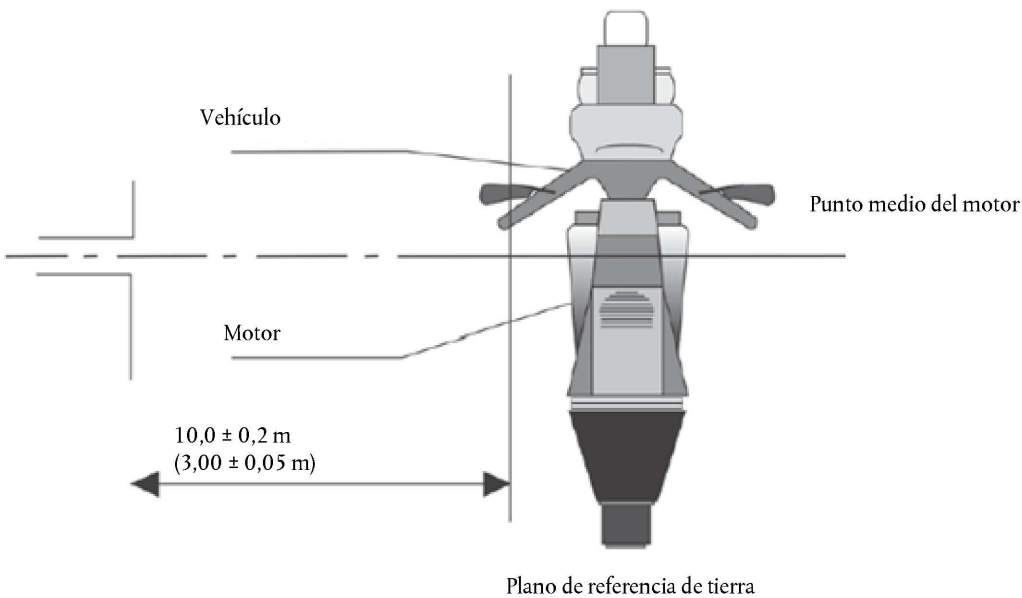


Figura 3

Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»

Ejemplo de montaje para ensayo de un vehículo con el conector situado en el lateral del vehículo (alimentación por corriente alterna sin comunicación con la estación de carga)

Figura 3a

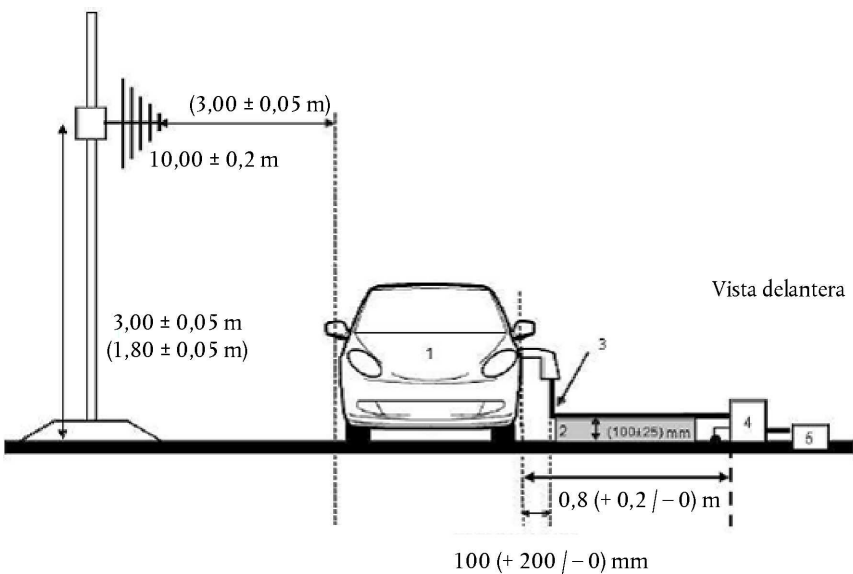
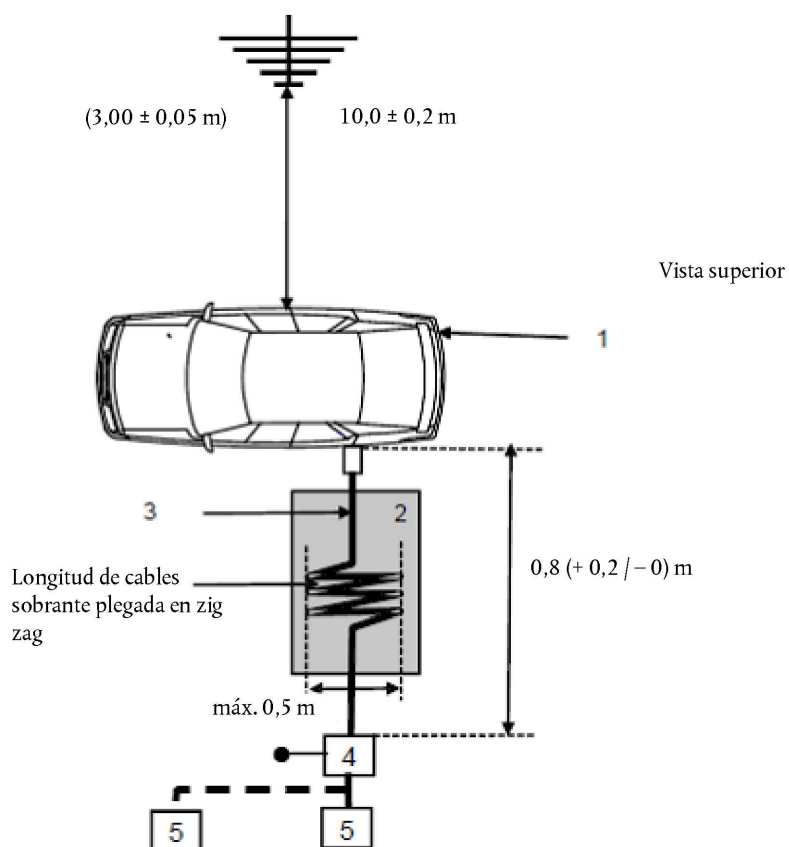


Figura 3b



Leyenda:

1. Vehículo sometido a ensayo
2. Soporte de aislamiento
3. Cable de carga
4. Red o redes artificiales puestas a tierra
5. Base de la toma de corriente

Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»

Ejemplo de montaje para ensayo de un vehículo con el conector situado en la parte frontal o trasera del vehículo (alimentación por corriente alterna sin comunicación con la estación de carga)

Figura 3c

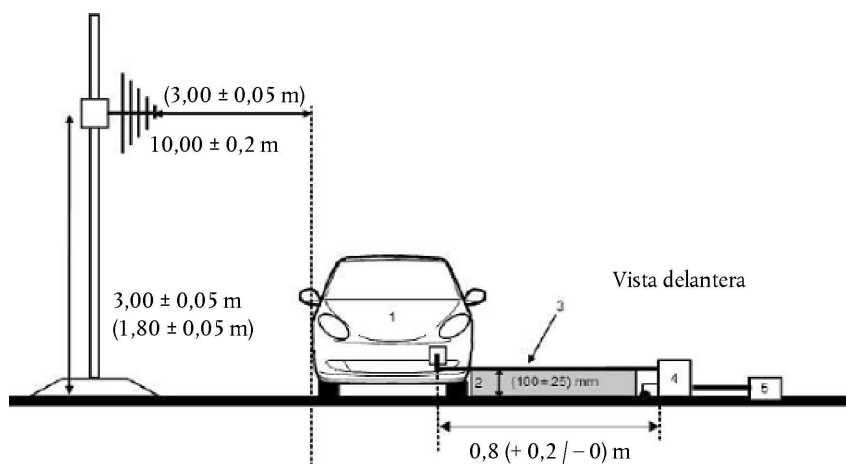
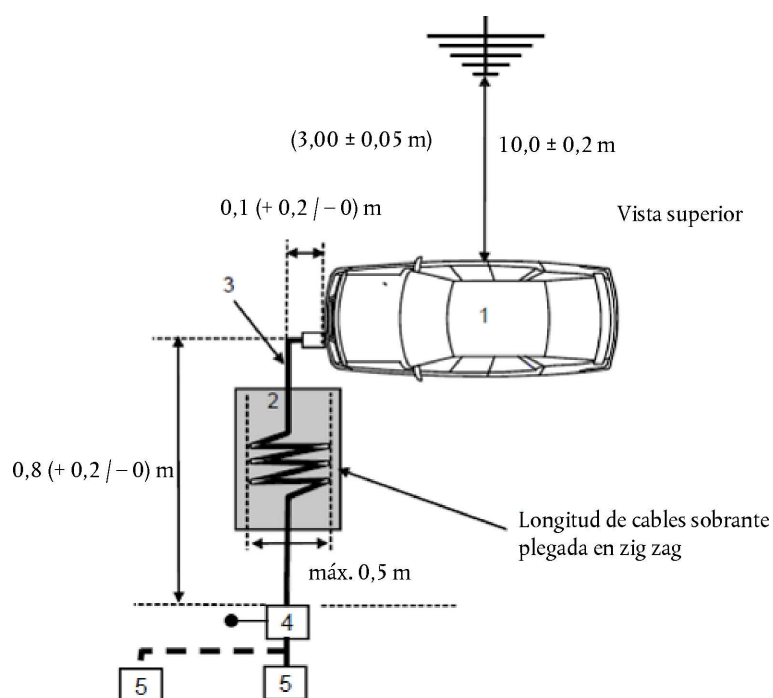


Figura 3d



Leyenda:

1. Vehículo sometido a ensayo
2. Soporte de aislamiento
3. Cable de carga
4. Red o redes artificiales puestas a tierra
5. Base de la toma de corriente

Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»

Ejemplo de montaje para ensayo de un vehículo con el conector situado en el lateral del vehículo (alimentación por corriente alterna o continua con comunicación con la estación de carga)

Figura 3e

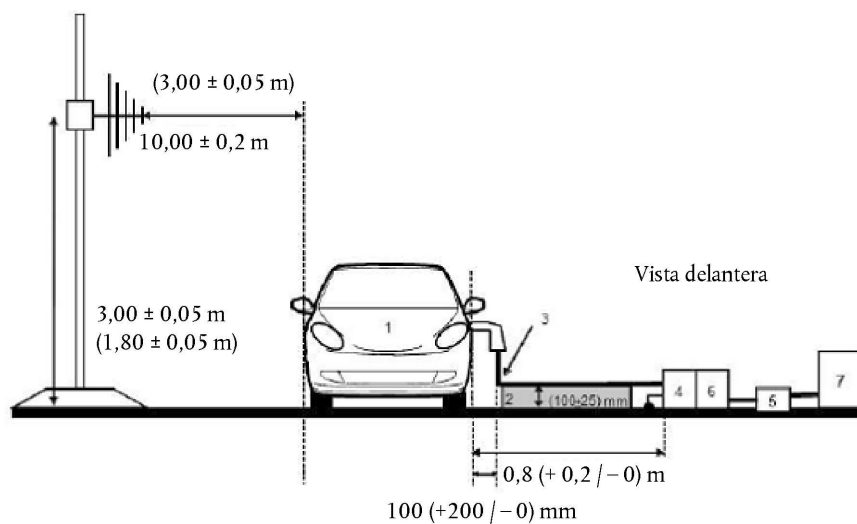
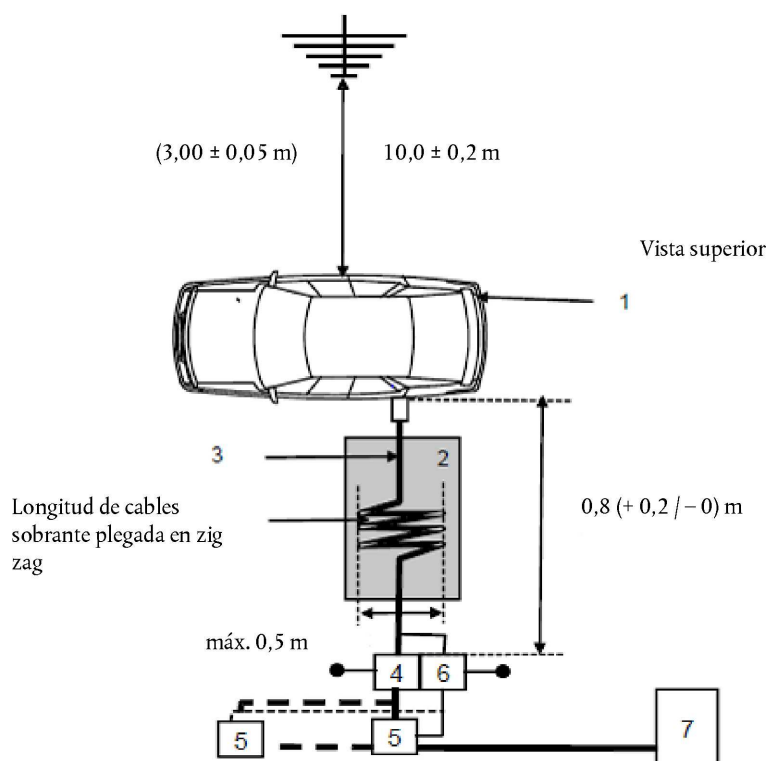


Figura 3f



Leyenda:

1. Vehículo sometido a ensayo
2. Soporte de aislamiento
3. Cable de carga de corriente eléctrica o de comunicación
4. Red o redes artificiales puestas a tierra
5. Base de la toma de corriente
6. Estabilizador o estabilizadores de la impedancia con conexión a tierra
7. Estación de carga

Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»

Ejemplo de montaje para ensayo de un vehículo con el conector situado en la parte frontal o trasera del vehículo (alimentación por corriente alterna o continua con comunicación con la estación de carga)

Figura 3g

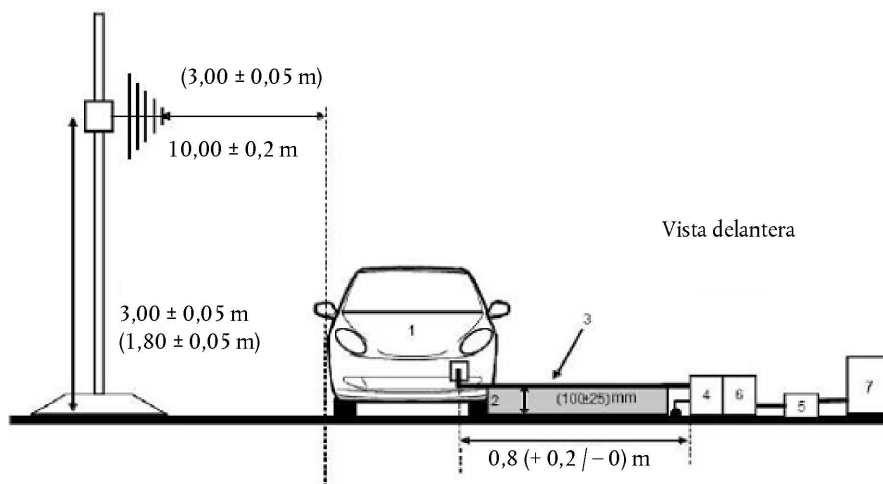
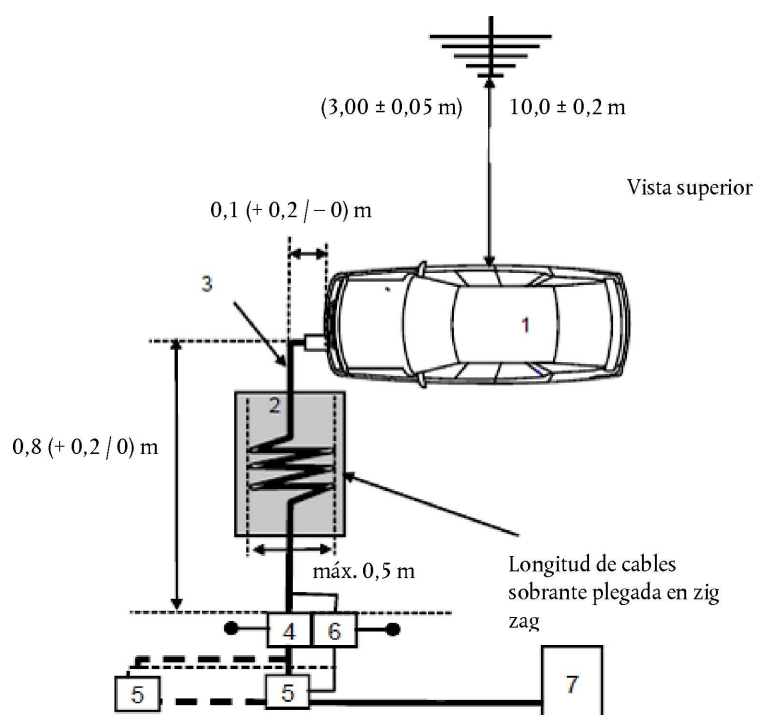


Figura 3h



Leyenda:

1. Vehículo sometido a ensayo
2. Soporte de aislamiento
3. Cable de carga de corriente eléctrica o de comunicación
4. Red o redes artificiales puestas a tierra
5. Base de la toma de corriente
6. Estabilizador o estabilizadores de la impedancia con conexión a tierra
7. Estación de carga

ANEXO 5

MÉTODO DE MEDICIÓN DE LAS EMISIONES ELECTROMAGNÉTICAS RADIADAS DE BANDA ESTRECHA DE LOS VEHÍCULOS

1. GENERALIDADES

1.1. El método de ensayo descrito en el presente anexo solo se aplicará a los vehículos. Este método solo se aplica a la configuración del vehículo distinta de la de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

1.2. Método de ensayo

El ensayo tiene por objeto medir la radiación electromagnética de banda estrecha que pueden emitir los sistemas de microprocesador u otra fuente de banda estrecha.

Salvo disposición en contrario en el presente anexo, el ensayo se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en las normas CISPR 12 o CISPR 25.

1.3. Como fase inicial, se medirán los niveles de emisiones en la banda de frecuencia modulada (FM) (de 76 a 108 MHz) con un detector de valor medio en la antena emisora de radio del vehículo. Si no se sobrepasa el nivel indicado en el apartado 6.3.2.4 del presente Reglamento, se considerará que el vehículo cumple los requisitos del presente anexo respecto a dicha banda de frecuencias y no se realizará el ensayo completo.

1.4. Como alternativa en el caso de los vehículos de la categoría L, el lugar de medición podrá elegirse con arreglo a lo dispuesto en los apartados 3.1 y 3.2 del anexo 4.

2. ESTADO DEL VEHÍCULO DURANTE LOS ENSAYOS

2.1. El interruptor de encendido estará conectado. El motor no estará en marcha.

2.2. Los sistemas electrónicos del vehículo se hallarán en estado normal de funcionamiento con el vehículo parado.

2.3. Todo el equipo que puedan conectar permanentemente el conductor o el pasajero con osciladores internos > 9 kHz o señales repetitivas deberá estar funcionando con normalidad.

3. REQUISITOS DE ENSAYO

3.1. Los límites se aplicarán en toda la gama de frecuencias que va desde los 30 hasta los 1 000 MHz para las mediciones llevadas a cabo dentro de una cámara semianecoica o en una zona de ensayos exterior.

3.2. Las mediciones se llevarán a cabo con un detector de valor medio.

3.3. Las mediciones se realizarán con un analizador de espectro o un receptor de barrido. En los cuadros 1 y 2 se definen los parámetros que deben utilizarse.

Cuadro 1

Parámetros del analizador de espectro

Rangos de frecuencia (MHz)	Detector de pico		Detector de cuasi-pico		Detector de valor medio	
	RBW a – 3 dB	Tiempo de barrido	RBW a – 6 dB	Tiempo de barrido	RBW a – 3 dB	Tiempo de barrido
De 30 a 1 000	100-120 kHz	100 ms/MHz	120 kHz	20 s/MHz	100-120 kHz	100 ms/MHz

Nota: Si se utiliza un analizador de espectro para las mediciones de picos, el ancho de banda del vídeo será al menos tres veces superior al ancho de banda de la resolución (RBW).

Cuadro 2

Parámetros del receptor de barrido

Rangos de frecuencia (MHz)	Detector de pico			Detector de cuasi-pico			Detector de valor medio		
	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ⁽⁴⁾	Duración del ensayo	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ⁽⁴⁾	Duración del ensayo	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ⁽⁴⁾	Duración del ensayo
De 30 a 1 000	120 kHz	50 kHz	5 ms	120 kHz	50 kHz	1 s	120 kHz	50 kHz	5 ms

⁽⁴⁾ En el caso de las perturbaciones exclusivamente de banda ancha, las dimensiones de los escalones de frecuencia pueden aumentarse hasta un valor que no supere el valor del ancho de banda (BW).

3.4. Mediciones

El servicio técnico llevará a cabo el ensayo en los intervalos especificados en la norma CISPR 12 en toda la gama de frecuencias que va desde los 30 hasta los 1 000 MHz.

Como alternativa, si el fabricante facilita datos de medición de toda la banda de frecuencias procedentes de un laboratorio de ensayos con la acreditación de las partes pertinentes de la norma ISO 17025 y reconocido por la autoridad de homologación de tipo, el servicio técnico podrá dividir la gama de frecuencias en catorce bandas de frecuencias (30-34, 34-45, 45-60, 60-80, 80-100, 100-130, 130-170, 170-225, 225-300, 300-400, 400-525, 525-700, 700-850, 850-1 000 MHz) y realizar ensayos en las catorce frecuencias que arrojan los niveles más altos de emisiones dentro de cada banda para confirmar que el vehículo cumple los requisitos del presente anexo.

En caso de que se sobrepase el límite durante el ensayo, se comprobará si ello se debe al vehículo y no a la radiación de fondo, incluyendo toda radiación de banda ancha procedente de cualquier SEE.

3.5. Lecturas

El valor máximo de las lecturas en relación con el límite (polarización horizontal y vertical, emplazamiento de la antena en los lados izquierdo y derecho del vehículo) en cada una de las catorce bandas de frecuencias se considerará la lectura característica en la frecuencia en la que se hayan hecho las mediciones.

ANEXO 6

MÉTODO DE ENSAYO DE LA INMUNIDAD DE LOS VEHÍCULOS A LA RADIACIÓN ELECTROMAGNÉTICA**1. GENERALIDADES**

- 1.1. El método de ensayo descrito en el presente anexo solo se aplicará a los vehículos. Este método se refiere a ambas configuraciones del vehículo:

- a) distintas de la de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»;
- b) «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

1.2. Método de ensayo

El objetivo de este ensayo es demostrar la inmunidad de los sistemas electrónicos del vehículo. El vehículo se someterá a campos electromagnéticos conforme a lo dispuesto en el presente anexo. Durante los ensayos se monitorizará el vehículo.

Salvo disposición en contrario en el presente anexo, el ensayo se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en la norma ISO 11451-2.

1.3. Métodos de ensayo alternativos

Como alternativa, el ensayo se podrá realizar en una zona de ensayos exterior para todos los vehículos. Las instalaciones de ensayo deberán cumplir los requisitos jurídicos (nacionales) sobre emisión de campos electromagnéticos.

Si un vehículo tiene una longitud superior a 12 m y/o una anchura superior a 2,60 m y/o una altura superior a 4,00 m, se puede utilizar el método de inyección de corriente (BCI) con arreglo a la norma ISO 11451-4 en la gama de frecuencias comprendida entre los 20 y los 2 000 MHz con los niveles definidos en el apartado 6.8.2.1 del presente Reglamento.

2. ESTADO DEL VEHÍCULO DURANTE LOS ENSAYOS**2.1. Vehículo en configuración distinta de la de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»****2.1.1. El vehículo no llevará más carga que el equipo de ensayo necesario.**

- 2.1.1.1. En general, el motor hará girar las ruedas motrices a una velocidad constante de 50 km/h si no hay razones técnicas debidas al vehículo para definir una condición distinta. En el caso de los vehículos de las categorías L₁ y L₂, la velocidad constante debe ser normalmente de 25 km/h. El vehículo se colocará en un banco dinamométrico cargado como sea conveniente o, si no se dispone de banco dinamométrico, se apoyará en soportes de eje aislados y situados a una distancia mínima del suelo. En su caso, se podrán desconectar los ejes de transmisión, las correas o las cadenas (por ejemplo en los camiones y los vehículos de dos y tres ruedas).

2.1.1.2. Condiciones básicas del vehículo

En este apartado se definen las condiciones mínimas de ensayo (en la medida en que sean aplicables) y los criterios de no conformidad para los ensayos de inmunidad del vehículo. Otros sistemas del vehículo que puedan afectar a funciones relacionadas con la inmunidad deben someterse a ensayo según lo acordado entre el fabricante y el servicio técnico.

Condiciones de ensayo del vehículo, «ciclo de 50 km/h»	Criterios de no conformidad
Velocidad del vehículo 50 km/h (25 km/h para los vehículos L ₁ y L ₂) $\pm$ 20 % (rodillos accionados por el vehículo). Si el vehículo está equipado con un sistema de control de la velocidad (<i>cruise control</i>), deberá estar funcionando.	Variación de la velocidad superior a $\pm$ 10 % de la velocidad nominal. Si la caja de cambios es automática: cambio de la relación de transmisión que genere una variación de velocidad superior a $\pm$ 10 % de la velocidad nominal.
Luces de cruce ENCENDIDAS (modo manual)	Alumbrado APAGADO

Condiciones de ensayo del vehículo, «ciclo de 50 km/h»	Criterios de no conformidad
Limpiaparabrisas delantero EN FUNCIONAMIENTO (modo manual) a la velocidad máxima	Parada total del limpiaparabrisas delantero
Indicador de dirección del lado del conductor EN FUNCIONAMIENTO	Cambio de frecuencia (inferior a 0,75 Hz o superior a 2,25 Hz) Cambio en el ciclo de servicio (inferior al 25 % o superior al 75 %)
Suspensión regulable en posición normal	Variaciones significativas inesperadas
Asiento del conductor y volante en posición intermedia	Variaciones inesperadas superiores al 10 % del recorrido total
Alarma sin conectar	Activación inesperada de la alarma
Bocina APAGADA	Activación inesperada de la bocina
Colchón de aire (<i>airbag</i>) y sistemas de retención de seguridad operativos; si hay colchón de aire para el pasajero, deberá estar desactivado.	Activación inesperada
Puertas automáticas cerradas	Apertura inesperada
Palanca de los frenos de ralentización regulable en posición normal	Activación inesperada
Condiciones de ensayo del vehículo para el «ciclo de frenado»	Criterios de no conformidad
Deberán definirse en el plan de ensayo del ciclo de frenado. El plan deberá incluir el funcionamiento del pedal de freno (salvo que existan razones técnicas para no hacerlo), pero no necesariamente la operación del sistema antibloqueo del freno.	Luces de frenado inactivadas durante el ciclo Piloto de aviso de los frenos ENCENDIDO con pérdida de función Activación inesperada

- 2.1.1.3. Todo el equipo que puedan conectar permanentemente el conductor o el pasajero deberá estar funcionando con normalidad.
- 2.1.1.4. Todos los demás sistemas que puedan afectar al control directo del vehículo deberán hallarse funcionando con normalidad.
- 2.1.2. Si hay sistemas eléctricos o electrónicos que formen parte integrante del control directo del vehículo y no funcionen en las condiciones descritas en el apartado 2.1, el fabricante podrá facilitar al servicio técnico un informe o pruebas adicionales a fin de demostrar que el sistema eléctrico o electrónico cumple los requisitos del presente Reglamento. Dichas pruebas deberán incluirse en la documentación de homologación de tipo.
- 2.1.3. Para el seguimiento del vehículo solo podrá utilizarse un equipo que no cause interferencias. Deberán observarse la parte exterior del vehículo y el habitáculo para determinar si se cumplen los requisitos del presente anexo (por ejemplo, empleando una o varias cámaras de vídeo, un micrófono, etc.).
- 2.2. Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»
- 2.2.1. El vehículo no llevará más carga que el equipo de ensayo necesario.
- 2.2.1.1. El vehículo estará inmovilizado, con el motor APAGADO y en modo de carga.

2.2.1.2. Condiciones básicas del vehículo

En este apartado se definen las condiciones mínimas de ensayo (en la medida en que sean aplicables) y los criterios de no conformidad para los ensayos de inmunidad del vehículo. Otros sistemas del vehículo que puedan afectar a funciones relacionadas con la inmunidad deberán someterse a ensayo según lo acordado entre el fabricante y el servicio técnico.

Condiciones de ensayo del vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS»	Criterios de no conformidad
El REESS estará en modo de carga. Se mantendrá el REESS en un estado de carga entre el 20 y el 80 % del estado de carga máximo durante toda medición de la banda de frecuencia (lo cual puede implicar que deba dividirse la medición en varias subbandas, siendo necesario en tal caso descargar la batería de tracción del vehículo antes de comenzar con la subbanda siguiente). Si es posible ajustar el consumo de corriente eléctrica, se fijará la corriente, como mínimo, en el 20 % de su valor nominal.	Vehículo en movimiento.

2.2.1.3. El resto del equipo que puedan conectar permanentemente el conductor o el pasajero deberá estar APAGADO.

2.2.2. Para el seguimiento del vehículo solo podrá utilizarse el equipo que no cause interferencias. Deberán observarse la parte exterior del vehículo y el habitáculo para determinar si se cumplen los requisitos del presente anexo (por ejemplo, empleando una o varias cámaras de vídeo, un micrófono, etc.).

2.2.3. En las figuras 4a a 4h del apéndice 1 del presente anexo, se muestra el montaje del ensayo para la conexión del vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» (en función del modo de carga con corriente alterna o continua, la ubicación de la toma de corriente y la carga con o sin comunicación con la estación de carga).

2.3. Estación de carga/Toma de corriente

La estación de carga podrá situarse dentro o fuera del espacio en el que se lleve a cabo el ensayo.

Nota 1: Si fuera posible simular la comunicación entre el vehículo y la estación de carga, esta podría sustituirse por el suministro a partir de la toma de corriente.

En ambos casos, la base o las bases de la toma de corriente y de los cables de comunicación se situarán en el espacio del ensayo respetando las condiciones siguientes:

- Se colocarán directamente en el plano de referencia de tierra.
- El juego de cables entre la base (de la toma de corriente y de los cables de comunicación) y las redes artificiales o el estabilizador de la impedancia tendrá la menor longitud posible.
- El juego de cables entre la base (de la toma de corriente y de los cables de comunicación) y las redes artificiales o el estabilizador de la impedancia se situará lo más cerca posible del plano de referencia de tierra.

Nota 2: Debe insertarse un filtro en la base o las bases de la toma de corriente y de los cables de comunicación.

Si la estación de carga está situada dentro del espacio del ensayo, el juego de cables entre la estación de carga y la base (de la toma de corriente o de los cables de comunicación) se colocará respetando las condiciones siguientes:

- El juego de cables de la estación de carga quedará suspendido verticalmente hacia el plano de referencia de tierra.
- La longitud de cables sobrante se situará a la menor distancia posible del plano de referencia de tierra y se plegará en zig zag si es necesario.

Nota 3: La estación de carga deberá situarse fuera de la anchura del haz de la antena receptora.

2.4. Redes artificiales (RA)

Las redes artificiales se colocarán directamente en el plano de referencia de tierra. Las carcasas de las redes artificiales deberán estar sujetas al plano de referencia de tierra.

Se terminará el puerto de medición de cada red artificial con una carga de 50 Ω .

La red artificial se situará conforme a lo dispuesto en las figuras 4a a 4h.

2.5. Estabilizador de la impedancia (EI)

Los cables de comunicación se conectarán con el vehículo a través del estabilizador de la impedancia.

En el apartado 9.6.2 de la norma CISPR 22 se define el estabilizador de la impedancia al que deben conectarse los cables de la red y de comunicación.

El estabilizador de la impedancia se colocará directamente en el plano de referencia de tierra. La carcasa del estabilizador de la impedancia deberá estar sujeta al plano de referencia de tierra.

El puerto de medición de cada estabilizador de la impedancia contará con unas terminales de 50 Ω de carga.

El estabilizador de la impedancia se situará conforme a lo dispuesto en las figuras 4e a 4h.

2.6. Cable de carga de corriente eléctrica o de comunicación

El cable se colocará en una línea directa entre las RA/EI y el conector de carga del vehículo. El cable deberá tener una longitud de 0,8 m (+ 0,2– 0 m).

Si el cable midiera más de 1 m, la longitud de cables sobrante se plegará en zig zag de modo que su anchura no sobrepase 0,5 m.

El cable de carga de corriente eléctrica o de comunicación en el lateral del vehículo quedará suspendido verticalmente a una distancia de 100 mm (+ 200/– 0 mm) del bastidor del vehículo.

Todo el cable se colocará sobre un material no conductivo, de una permitividad relativa baja (constante dieléctrica) ($\epsilon_r \leq 1,4$), a 100 mm (± 25 mm) por encima del plano de referencia de tierra.

3. PUNTO DE REFERENCIA

3.1. A los efectos del presente anexo, el punto de referencia es aquel en que se establece la intensidad de campo; se define del siguiente modo:

3.2. Para los vehículos de las categorías M, N y O, conforme a la norma ISO 11451-2.

3.3. Para los vehículos de la categoría L:

3.3.1. horizontalmente, como mínimo a 2 m del centro de fase de la antena o, verticalmente, como mínimo a 1 m de los elementos radiantes del sistema de línea de transmisión (SLT);

3.3.2. en la línea mediana del vehículo (plano de simetría longitudinal);

3.3.3. a una altura de $1,0 \pm 0,05$ m por encima del plano en que se halle el vehículo o de $2,0 \pm 0,05$ m si la altura mínima del techo de cualquier vehículo de la misma gama es superior a 3,0 m,

3.3.4. bien a $1,0 \pm 0,2$ m detrás del eje vertical de la rueda delantera del vehículo (punto C de la figura 1 del apéndice 1 del presente anexo) en el caso de los vehículos de tres ruedas,

bien a $0,2 \pm 0,2$ m detrás del eje vertical de la rueda delantera del vehículo (punto D de la figura 2 del apéndice 1 del presente anexo) en el caso de los vehículos de dos ruedas.

3.3.5. Si se decide someter a radiación la parte trasera del vehículo, el punto de referencia se establecerá como se indica en los apartados 3.3.1 a 3.3.4. Acto seguido, se colocará el vehículo con la parte delantera en sentido contrario a la antena, como si hubiera dado un giro de 180 grados en el plano horizontal sobre su centro, de manera que la distancia de la antena a la parte más cercana de la superficie exterior del vehículo no varíe (como se ilustra en la figura 3 del apéndice 1 del presente anexo).

4. REQUISITOS DE ENSAYO

4.1. Gama de frecuencias, duración de los ensayos y polarización

El vehículo se someterá a radiaciones electromagnéticas en la gama de frecuencias comprendida entre 20 y 2 000 MHz en polarización vertical.

La modulación de la señal de ensayo será:

- a) AM (modulación de amplitud), con una modulación de 1 kHz y un coeficiente de modulación del 80 % en la gama de frecuencias de 20-800 MHz, y
- b) PM (modulación por impulsos), tiempo de 577 μ s y periodo de 4 600 μ s en la gama de frecuencias de 800-2 000 MHz,

si no se acuerda lo contrario entre el servicio técnico y el fabricante del vehículo.

Las dimensiones de los escalones de frecuencia y la duración de los ensayos se elegirán con arreglo a la norma ISO 11452-1.

4.1.1. El servicio técnico llevará a cabo el ensayo en los intervalos especificados en la norma ISO 11451-1 en toda la gama de frecuencias de 20 a 2 000 MHz.

Como alternativa, si el fabricante facilita datos de medición de toda la banda de frecuencias procedentes de un laboratorio de ensayo con la acreditación de las partes pertinentes de la norma ISO 17025 y reconocido por la autoridad de homologación de tipo, el servicio técnico podrá optar por seleccionar un número reducido de frecuencias únicas de la gama (por ejemplo, 27, 45, 65, 90, 120, 150, 190, 230, 280, 380, 450, 600, 750, 900, 1 300 y 1 800 MHz) para confirmar que el vehículo cumple los requisitos del presente anexo.

Si un vehículo no supera el ensayo definido en el presente anexo, se comprobará que las condiciones de ensayo han sido las correctas y no se han generado campos incontrolados.

5. GENERACIÓN DE LA INTENSIDAD DE CAMPO REQUERIDA

5.1. Método de ensayo

5.1.1. Para crear las condiciones de campo, se aplicará el método de sustitución con arreglo a la norma ISO 11451-1.

5.1.2. Calibrado

Para los SLT se utilizará una sonda de campo en el punto de referencia de la instalación.

Para las antenas se utilizarán cuatro sondas de campo en la línea de referencia de la instalación.

5.1.3. Fase de ensayo

El vehículo estará colocado de forma que su línea central se sitúe en el punto o línea de referencia de la instalación. En general, el vehículo se hallará enfrente de una antena fija. No obstante, si la mayoría de unidades de control electrónico y los juegos de cables correspondientes están en la parte trasera del vehículo, el ensayo se realizará, por regla general, sin que el vehículo mire a la antena. En el caso de los vehículos largos (es decir, salvo los vehículos de las categorías L, M₁ y N₁), que tienen la mayoría de unidades de control electrónico y los juegos de cables correspondientes hacia la parte media del vehículo, podrá establecerse un punto de referencia en la superficie del lado derecho del vehículo o en la del lado izquierdo del mismo. Ese punto de referencia se hallará en el centro de una línea longitudinal lateral del vehículo o en un punto de esa línea elegido por el fabricante de acuerdo con la autoridad de homologación de tipo una vez considerada la distribución de los sistemas electrónicos y la disposición de los juegos de cables.

Este ensayo solo se llevará a cabo si la construcción física de la cámara lo permite. Deberá consignarse en el informe de ensayo la situación de la antena.

Apéndice

Figura 1

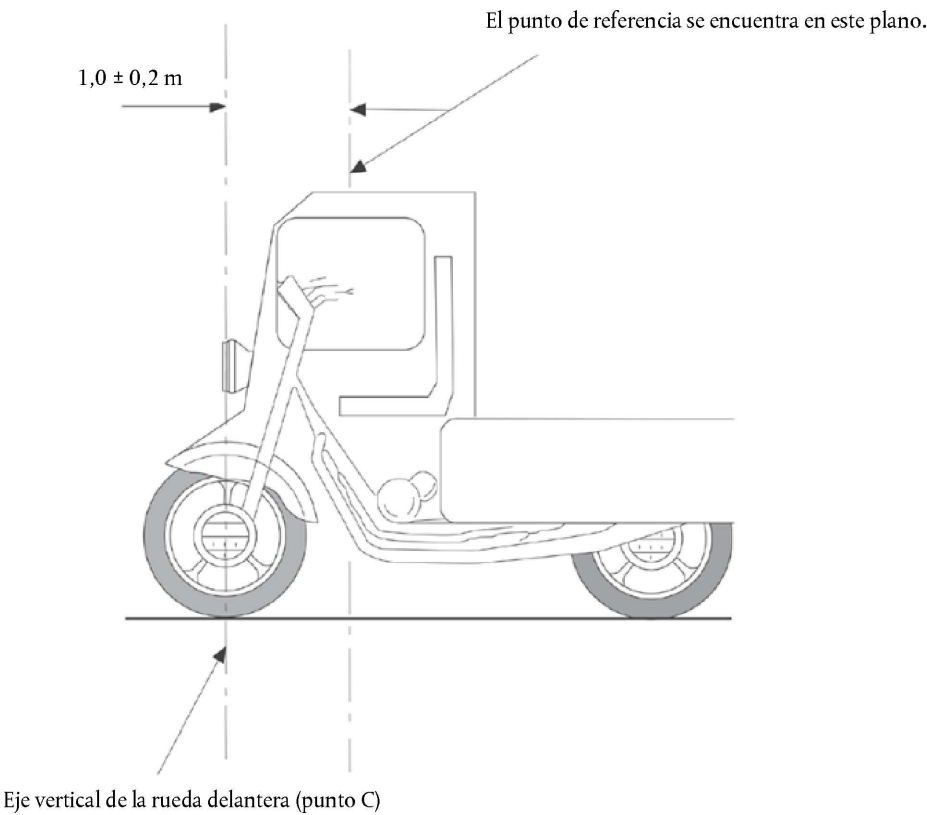


Figura 2

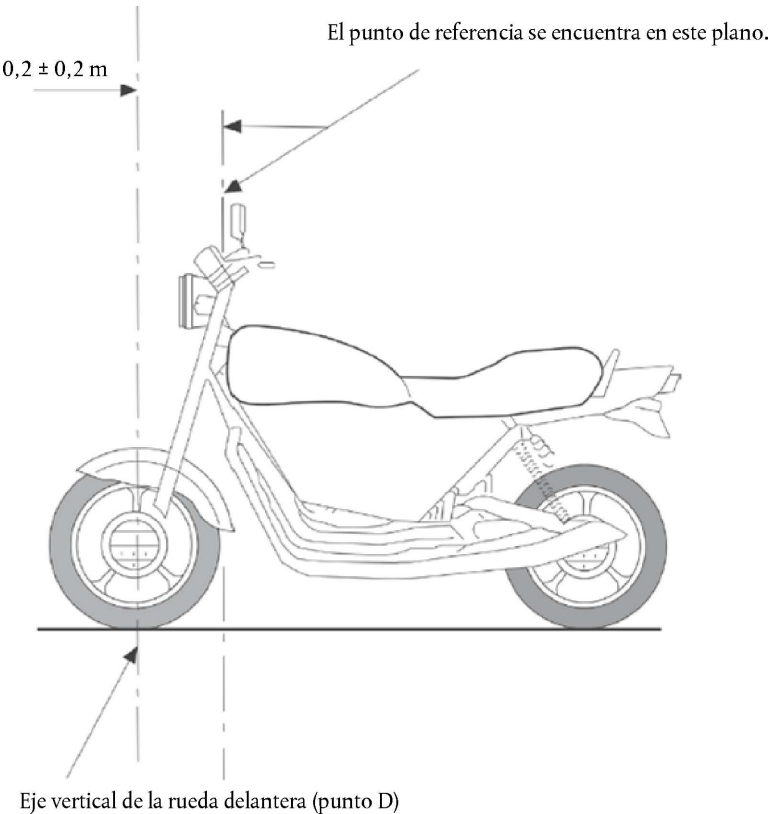


Figura 3

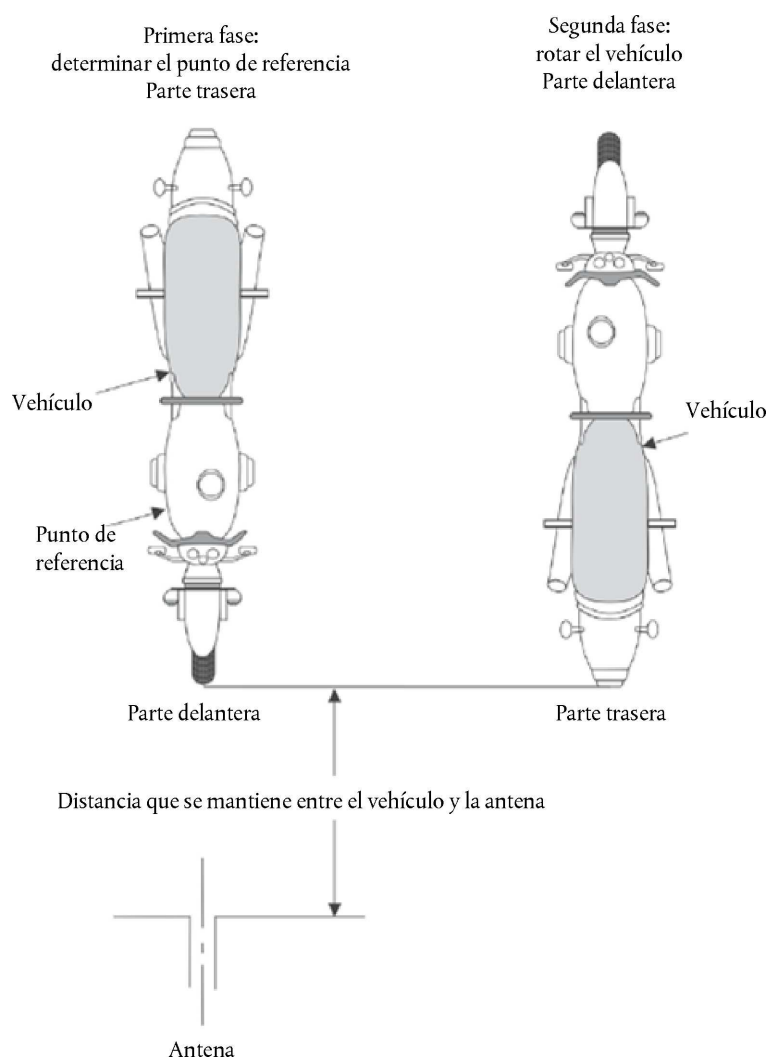


Figura 4

Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»

Ejemplo de montaje para ensayo de un vehículo con el conector situado en el lateral del vehículo (alimentación por corriente alterna cargándose sin comunicación con la estación de carga)

Figura 4a

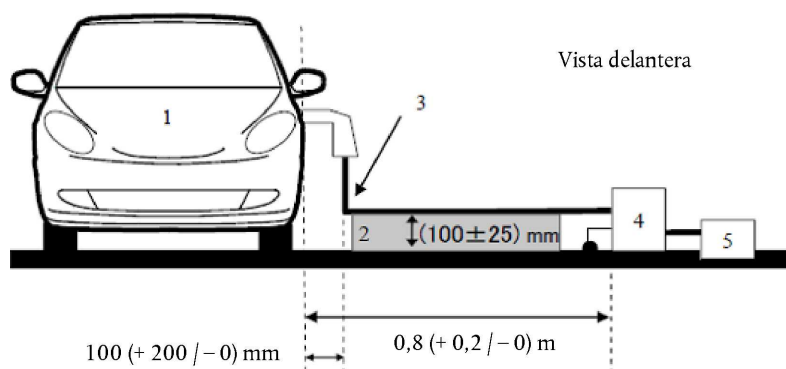
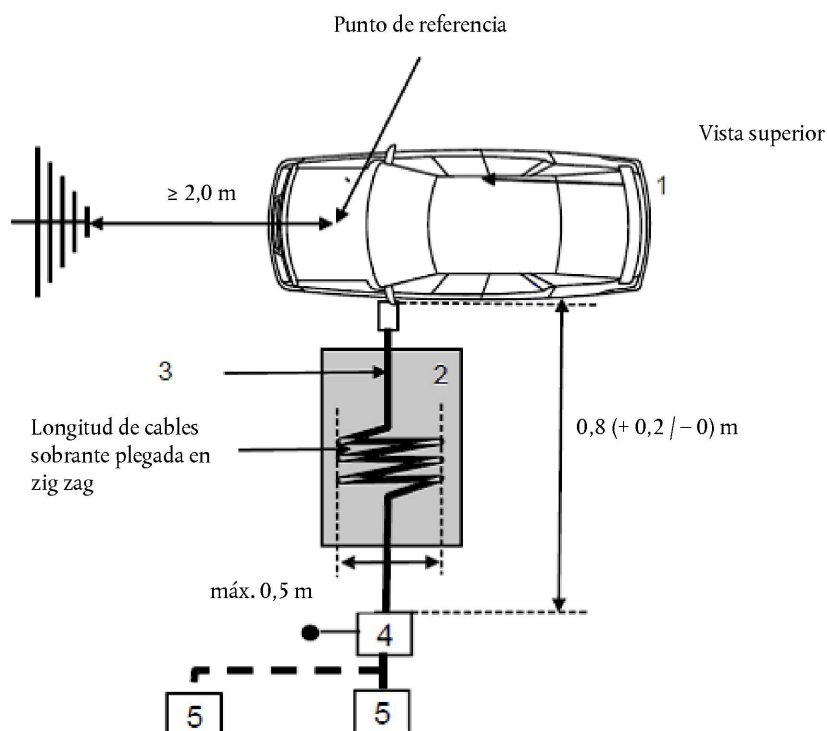


Figura 4b



Leyenda:

1. Vehículo sometido a ensayo
2. Soporte de aislamiento
3. Cable de carga
4. Red o redes artificiales puestas a tierra
5. Base de la toma de corriente

Ejemplo de montaje para ensayo de un vehículo con el conector situado en la parte frontal o trasera del vehículo (alimentación por corriente alterna cargándose sin comunicación con la estación de carga)

Figura 4c

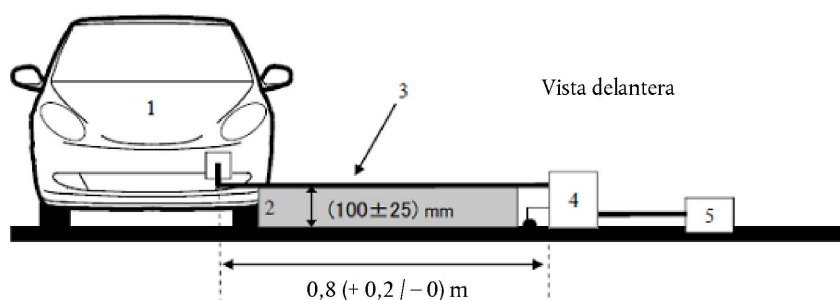
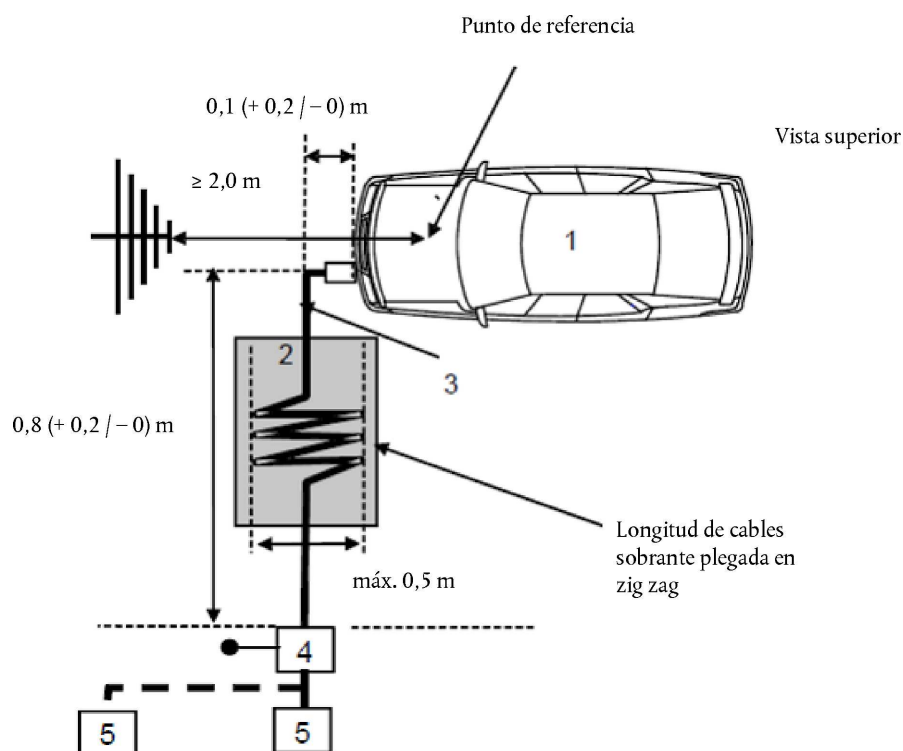


Figura 4d



Leyenda:

1. Vehículo sometido a ensayo
2. Soporte de aislamiento
3. Cable de carga
4. Red o redes artificiales puestas a tierra
5. Base de la toma de corriente

Ejemplo de montaje para ensayo de un vehículo con el conector situado en el lateral del vehículo (alimentación por corriente alterna o continua cargándose con comunicación con la estación de carga)

Figura 4e

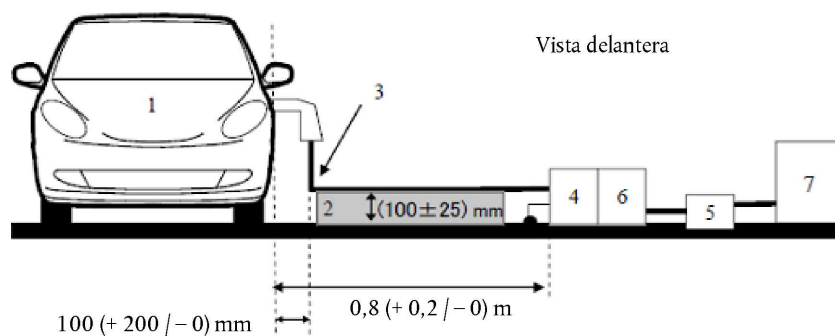
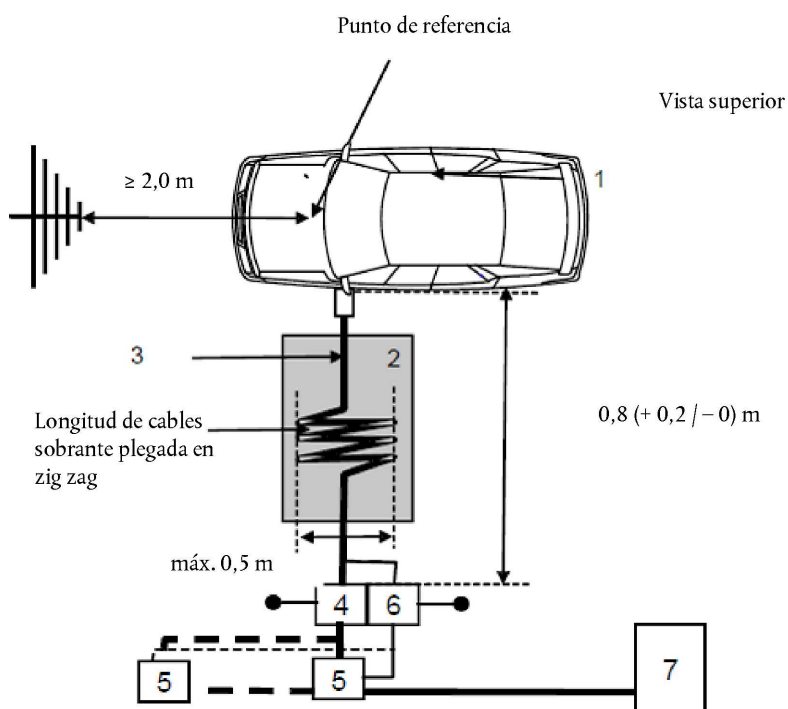


Figura 4f



Leyenda:

1. Vehículo sometido a ensayo
2. Soporte de aislamiento
3. Cable de carga de corriente eléctrica o de comunicación
4. Red o redes artificiales puestas a tierra
5. Base de la toma de corriente
6. Estabilizador o estabilizadores de la impedancia con conexión a tierra
7. Estación de carga

Ejemplo de montaje para ensayo de un vehículo con el conector situado en la parte frontal o trasera del vehículo (alimentación por corriente alterna o continua cargándose con comunicación con la estación de carga)

Figura 4g

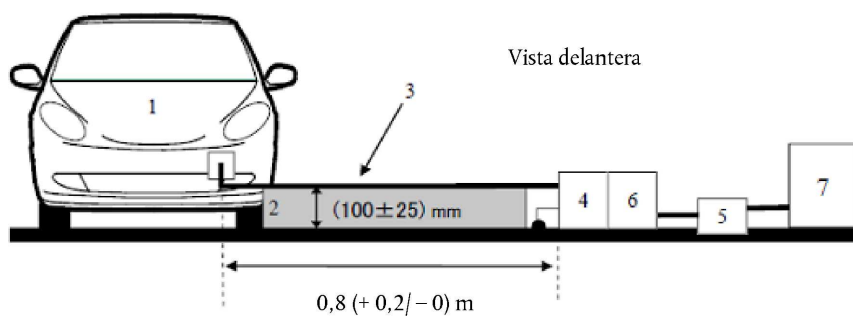
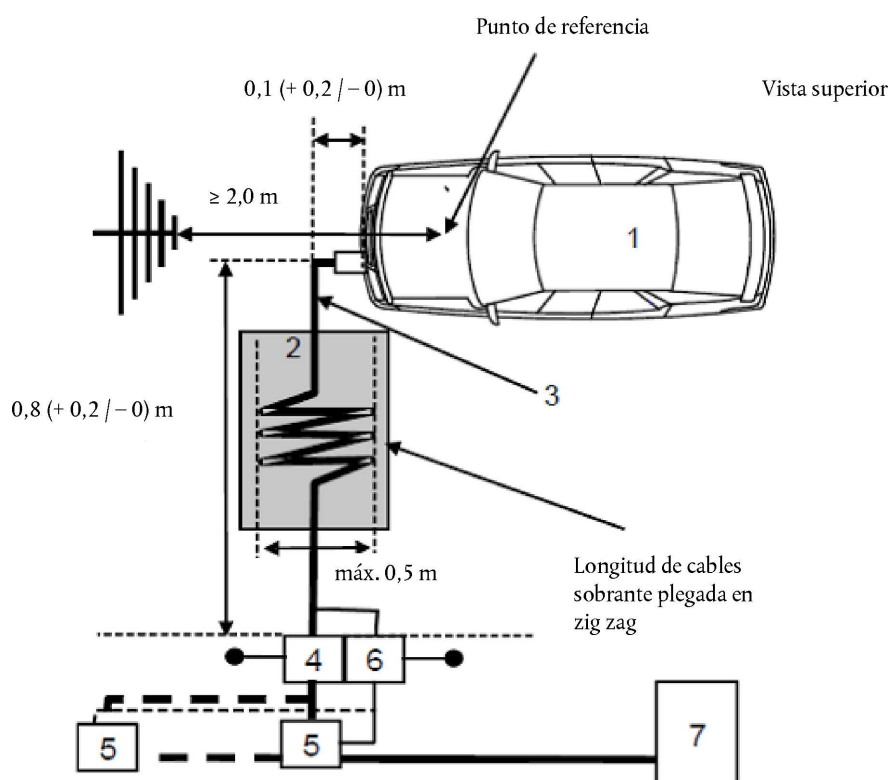


Figura 4h



Leyenda:

1. Vehículo sometido a ensayo
2. Soporte de aislamiento
3. Cable de carga de corriente eléctrica o de comunicación
4. Red o redes artificiales puestas a tierra
5. Base de la toma de corriente
6. Estabilizador o estabilizadores de la impedancia con conexión a tierra
7. Estación de carga

ANEXO 7

MÉTODO DE MEDICIÓN DE LAS EMISIONES ELECTROMAGNÉTICAS RADIADAS DE BANDA ANCHA DE LOS SUBCONJUNTOS ELÉCTRICOS O ELECTRÓNICOS**1. GENERALIDADES**

- 1.1. El método de ensayo indicado en el presente anexo podrá aplicarse a los SEE, que luego se podrán instalar en vehículos que cumplan lo dispuesto en el anexo 4.

Este método se refiere a ambas configuraciones del SEE:

- a) otros SEE distintos de los ligados al «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»;
- b) SEE ligados al «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

1.2. Método de ensayo

El objetivo de este ensayo es medir las emisiones electromagnéticas de banda ancha emitidas por los SEE (por ejemplo, sistemas de encendido, motor eléctrico, unidad de carga de la batería incorporada, etc.).

Salvo disposición en contrario en el presente anexo, el ensayo se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en la norma CISPR 25.

2. ESTADO DEL SEE DURANTE LOS ENSAYOS

- 2.1. El SEE se hallará en su estado de funcionamiento normal, preferentemente al máximo de carga.

Los SEE ligados al «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» deberán estar en modo de carga.

Se mantendrá la batería de tracción en un estado de carga entre el 20 y el 80 % del estado de carga máximo durante toda la medición de la banda de frecuencia (lo cual puede implicar que deba dividirse la medición en varias subbandas, siendo necesario en tal caso descargar la batería de tracción del vehículo antes de comenzar con la subbanda siguiente).

Si el ensayo no se lleva a cabo con un REESS, el SEE deberá probarse a la corriente nominal. Si es posible ajustar el consumo de corriente eléctrica, se fijará la corriente, como mínimo, en el 80 % de su valor nominal.

3. PREPARACIÓN DEL ENSAYO

- 3.1. En el caso de los SEE no ligados al «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica», el ensayo se realizará conforme al método ALSE que se describe en el apartado 6.4. de la norma CISPR 25.

- 3.2. El montaje del ensayo para los SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» se ajustará a lo dispuesto en la figura 2 del apéndice del presente anexo.

- 3.2.1. La configuración de blindaje se ajustará a la configuración de serie del vehículo. En general, todas las partes de alta tensión blindadas se conectarán debidamente a tierra con una impedancia baja (por ejemplo, las redes artificiales, los cables, los conectores, etc.). Los SEE y las cargas estarán conectados a tierra. La alimentación externa de alta tensión se conectará a través de un filtro.

- 3.2.2. Salvo especificación en contrario, la longitud del juego de cables de baja tensión y del juego de cables de alta tensión paralelos al borde frontal del plano de referencia de tierra será de 1 500 mm (± 75 mm). La longitud total del juego de cables del ensayo, incluido el conector, será de 1 700 mm (+ 300/- 0 mm). La distancia entre el juego de cables de baja y de alta tensión será de 100 mm (+ 100/- 0 mm).

- 3.2.3. Todos los juegos de cables se colocarán sobre un material no conductivo, de una permitividad relativa baja ($\epsilon_r \leq 1,4$), a 50 mm (± 5 mm) por encima del plano de referencia de tierra.

- 3.2.4. Las líneas de alimentación de alta tensión (positivas o negativas) blindadas y las líneas trifásicas podrán ser cables coaxiales o tener un blindaje común, en función del sistema de conexión utilizado. Será optativo usar el juego original de cables de alta tensión del vehículo.

3.2.5. Salvo especificación en contrario, la carcasa del SEE se conectará al plano de referencia de tierra directamente o a través de una impedancia definida.

3.2.6. En el caso de los cargadores incorporados al vehículo, las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua se situarán en un lugar lo más alejado posible de la antena (detrás de los juegos de cables de baja y alta tensión). La distancia entre las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua y el juego de cables más próximo (de baja o de alta tensión) será de 100 mm (+ 100/- 0 mm).

3.3. Lugar alternativo de medida

Como alternativa a la cámara blindada revestida de material absorbente (ALSE), podrá utilizarse una zona de ensayos a campo abierto (OATS) que cumpla los requisitos de la norma CISPR 16-1-4 (véase el apéndice del presente anexo).

3.4. Ambiente

A fin de garantizar que no haya ruidos o señales extraños que, por su nivel, puedan afectar significativamente a las mediciones, se medirá la radiación ambiental antes o después de realizar el ensayo propiamente dicho. Al efectuar esta medición, el nivel de ruidos o señales extraños deberá estar como mínimo 6 dB por debajo de los límites de interferencia indicados en el apartado 6.5.2.1 del presente Reglamento, excepto en el caso de las emisiones ambientales intencionadas de banda estrecha.

4. REQUISITOS DE ENSAYO

4.1. Los límites se aplicarán en toda la gama de frecuencias que va desde los 30 hasta los 1 000 MHz para las mediciones llevadas a cabo dentro de una cámara semianecoica o en una zona de ensayos exterior.

4.2. Las mediciones podrán realizarse, bien con detectores de cuasi-pico, bien con detectores de pico. Los límites indicados en los apartados 6.2 y 6.5 del presente Reglamento corresponden a detectores de cuasi-pico. Si se utilizan detectores de pico, se aplicará un factor de corrección de 20 dB, tal como se define en la norma CISPR 12.

4.3. Las mediciones se realizarán con un analizador de espectro o un receptor de barrido. En los cuadros 1 y 2 se definen los parámetros que deben utilizarse.

Cuadro 1

Parámetros del analizador de espectro

Rangos de frecuencia (MHz)	Detector de pico		Detector de cuasi-pico		Detector de valor medio	
	RBW a - 3 dB	Tiempo de barrido	RBW a - 6 dB	Tiempo de barrido	RBW a - 3 dB	Tiempo de barrido
De 30 a 1 000	100-120 kHz	100 ms/MHz	120 kHz	20 s/MHz	100-120 kHz	100 ms/MHz

Nota: Si se utiliza un analizador de espectro para las mediciones de picos, el ancho de banda del vídeo será al menos tres veces superior al ancho de banda de la resolución (RBW).

Cuadro 2

Parámetros del receptor de barrido

Rangos de frecuencia (MHz)	Detector de pico			Detector de cuasi-pico			Detector de valor medio		
	BW a - 6 dB	Dimensiones de los escalones ^(a)	Duración del ensayo	BW a - 6 dB	Dimensiones de los escalones ^(a)	Duración del ensayo	BW a - 6 dB	Dimensiones de los escalones ^(a)	Duración del ensayo
De 30 a 1 000	120 Hz	50 kHz	5 ms	120 Hz	50 kHz	1 s	120 kHz	50 kHz	5 ms

^(a) En el caso de las perturbaciones exclusivamente de banda ancha, las dimensiones de los escalones de frecuencia pueden aumentarse hasta un valor que no supere el valor del ancho de banda (BW).

Nota: En el caso de las emisiones generadas por los motores con conmutadores de escobillas sin una unidad de control electrónica, las dimensiones máximas de los escalones pueden aumentarse hasta cinco veces el ancho de banda.

4.4. Mediciones

Salvo especificación en contrario, se someterá a ensayo la configuración con el juego de cables de baja tensión más próximo a la antena.

El centro de fase de la antena estará en paralelo al centro de la parte longitudinal de los juegos de cables cuando se registren frecuencias de hasta 1 000 MHz.

El servicio técnico llevará a cabo el ensayo en los intervalos especificados en la norma CISPR 12 en toda la gama de frecuencias que va desde los 30 hasta los 1 000 MHz.

Como alternativa, si el fabricante facilita datos de medición de toda la banda de frecuencias procedentes de un laboratorio de ensayos con la acreditación de las partes pertinentes de la norma ISO 17025 y reconocido por la autoridad de homologación de tipo, el servicio técnico podrá dividir la gama de frecuencias en catorce bandas de frecuencias (30-34, 34-45, 45-60, 60-80, 80-100, 100-130, 130-170, 170-225, 225-300, 300-400, 400-525, 525-700, 700-850 y 850-1 000 MHz) y realizar ensayos en las catorce frecuencias que arrojan los niveles más altos de emisiones dentro de cada banda para confirmar que el SEE cumple los requisitos del presente anexo.

En caso de que se sobrepase el límite durante el ensayo, se comprobará si ello se debe al SEE y no a la radiación de fondo.

4.5. Lecturas

El valor máximo de las lecturas en relación con el límite (polarización horizontal y vertical) en cada una de las catorce bandas de frecuencias se considerará la lectura característica en la frecuencia en la que se hayan hecho las mediciones

Apéndice

Figura 1

Zona de ensayos a campo abierto: Límite de la zona de ensayos de subcomponentes eléctricos o electrónicos

Espacio despejado sin ninguna superficie de reflexión electromagnética

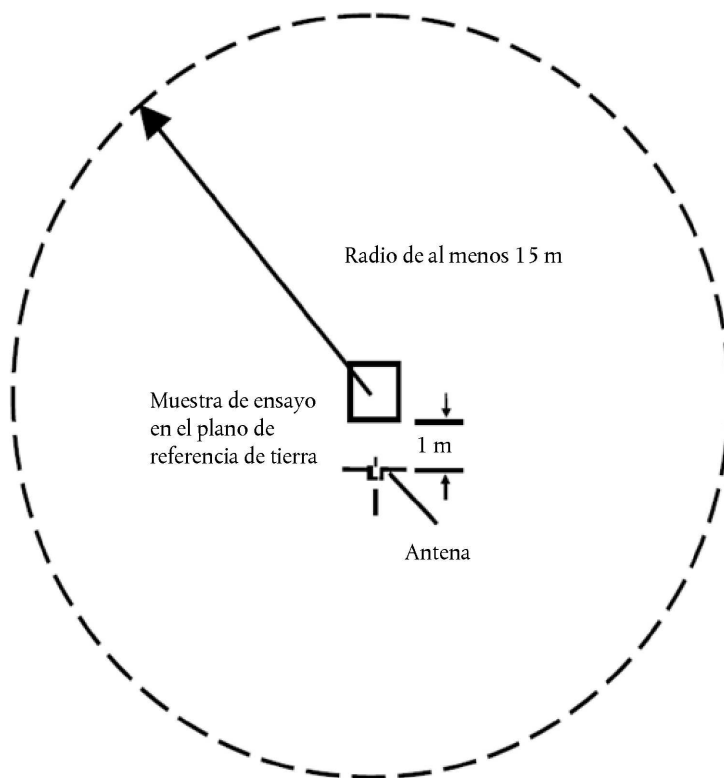
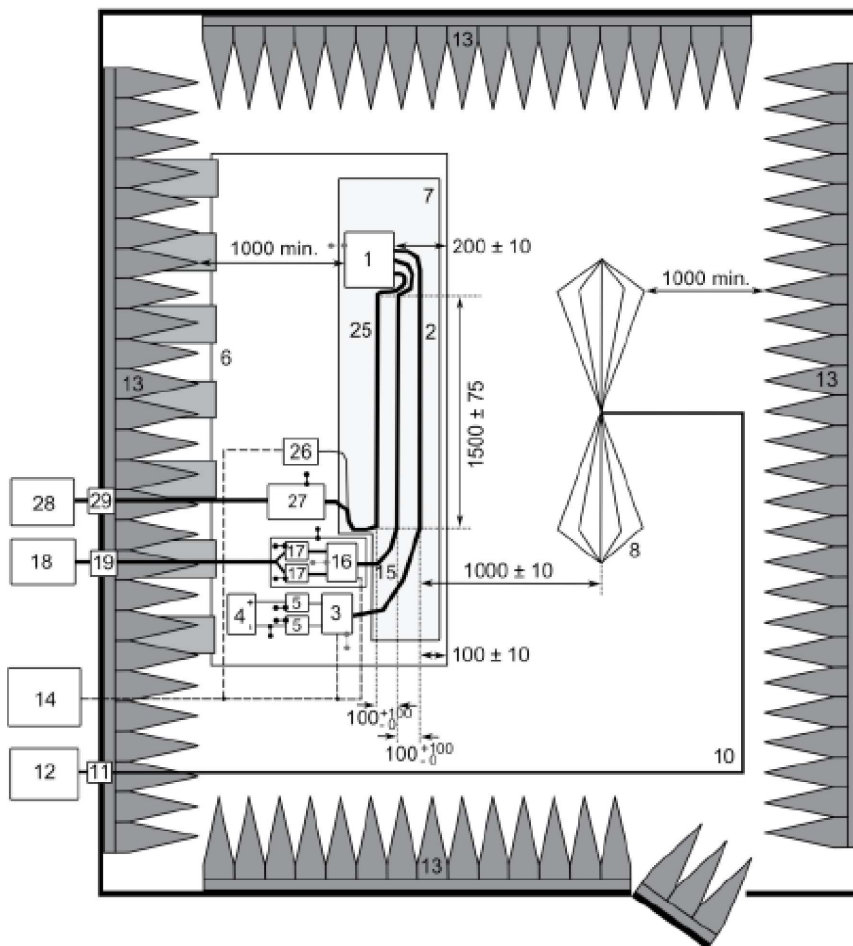


Figura 2

**Configuración para el ensayo de los SEE ligados al «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»
(ejemplo de una antena bicónica)**

Vista superior (polarización horizontal)



Leyenda:

- | | |
|---|--|
| 1. SEE (puesta a tierra local si así lo requiere el plan de ensayo) | 13. Material de absorción de RF |
| 2. Juego de cables de baja tensión del ensayo | 14. Sistema de estimulación y de vigilancia |
| 3. Simulador de carga de baja tensión (colocación y toma de tierra conforme al apartado 6.4.2.5 de la norma CISPR 25) | 15. Juego de cables de alta tensión |
| 4. Alimentación eléctrica (ubicación optativa) | 16. Simulador de carga de alta tensión |
| 5. Red artificial de baja tensión | 17. Red artificial de alta tensión |
| 6. Plano de referencia de tierra (al que está sujeta la cámara blindada) | 18. Alimentación eléctrica de alta tensión |
| 7. Soporte de permitividad relativa baja ($\epsilon_r \leq 1,4$) | 19. Canal de penetración de la alta tensión |
| 8. Antena bicónica | 25. Juego de cables del cargador de corriente alterna o continua |
| 10. Cable coaxial de alta calidad, es decir, de doble blindaje (50 Ω) | 26. Simulador de carga de corriente alterna o continua (por ejemplo, un controlador lógico programable [PLC]) |
| 11. Conector de mamparo | 27. Dispositivo LISN (red de estabilización de la impedancia de línea) para la corriente alterna o HVAN (red artificial de alta tensión) para la corriente continua, de 50 μ H |

12. Instrumento de medición

28. Alimentación de corriente alterna o continua

29. Canal de penetración de la corriente alterna o continua

ANEXO 8

**MÉTODO DE MEDICIÓN DE LAS EMISIONES ELECTROMAGNÉTICAS RADIADAS DE BANDA ESTRECHA
DE LOS SUBCONJUNTOS ELÉCTRICOS O ELECTRÓNICOS**

1. GENERALIDADES

- 1.1. El método de ensayo indicado en el presente anexo puede aplicarse a los SEE, que podrán instalarse posteriormente en vehículos que cumplan lo dispuesto en el anexo 5.

Este método solo se aplica a los SEE que no están ligados al «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

1.2. Método de ensayo

El objetivo de este ensayo es medir las emisiones electromagnéticas de banda estrecha que pueden emanar de un sistema con microprocesador.

Salvo disposición en contrario en el presente anexo, el ensayo se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en la norma CISPR 25.

2. ESTADO DEL SEE DURANTE LOS ENSAYOS

El SEE se hallará en su estado de funcionamiento normal, preferentemente al máximo de carga.

3. PREPARACIÓN DEL ENSAYO

- 3.1. El ensayo se realizará con arreglo al método ALSE que se describe en el apartado 6.4 de la norma CISPR 25.

3.2. Lugar alternativo de medida

Como alternativa a la cámara blindada revestida de material absorbente (ALSE), podrá utilizarse una zona abierta de ensayos (OATS) que cumpla los requisitos de la norma CISPR 16-1-4 (véase la figura 1 del apéndice del anexo 7).

3.3. Ambiente

A fin de garantizar que no haya ruidos o señales extraños que, por su nivel, puedan afectar significativamente a las mediciones, se medirá la radiación ambiental antes o después de realizar el ensayo propiamente dicho. Al efectuar esta medición, el nivel de ruidos o señales extraños deberá estar como mínimo 6 dB por debajo de los límites de interferencia indicados en el apartado 6.6.2.1 del presente Reglamento, excepto en el caso de las emisiones ambientales intencionadas de banda estrecha.

4. REQUISITOS DE ENSAYO

- 4.1. Los límites se aplicarán en toda la gama de frecuencias que va desde los 30 hasta los 1 000 MHz para las mediciones llevadas a cabo dentro de cámaras semianecoicas o en zonas de ensayos exteriores.
- 4.2. Las mediciones se llevarán a cabo con un detector de valor medio.
- 4.3. Las mediciones se realizarán con un analizador de espectro o un receptor de barrido. En los cuadros 1 y 2 se definen los parámetros que deben utilizarse.

Cuadro 1

Parámetros del analizador de espectro

Rangos de frecuencia (MHz)	Detector de pico		Detector de cuasi-pico		Detector de valor medio	
	RBW a – 3 dB	Tiempo de barrido	RBW a – 6 dB	Tiempo de barrido	RBW a – 3 dB	Tiempo de barrido
De 30 a 1 000	100-120 kHz	100 ms/MHz	120 kHz	20 s/MHz	100-120 kHz	100 ms/MHz

Nota: Si se utiliza un analizador de espectro para las mediciones de picos, el ancho de banda del vídeo será al menos tres veces superior al ancho de banda de la resolución (RBW).

Cuadro 2

Parámetros del receptor de barrido

Rangos de frecuencia (MHz)	Detector de pico			Detector de cuasi-pico			Detector de valor medio		
	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ^(*)	Duración del ensayo	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ^(*)	Duración del ensayo	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ^(*)	Duración del ensayo
De 30 a 1 000	120 kHz	50 kHz	5 ms	120 kHz	50 kHz	1 s	120 kHz	50 kHz	5 ms

^(*) En el caso de las perturbaciones exclusivamente de banda ancha, las dimensiones de los escalones de frecuencia pueden aumentarse hasta un valor que no supere el valor del ancho de banda (BW).

Nota: En el caso de las emisiones generadas por los motores con conmutadores de escobillas sin una unidad de control electrónica, las dimensiones máximas de los escalones pueden aumentarse hasta cinco veces el ancho de banda.

4.4. Mediciones

El servicio técnico llevará a cabo el ensayo en los intervalos especificados en la norma CISPR 12 en toda la gama de frecuencias que va desde los 30 hasta los 1 000 MHz.

Como alternativa, si el fabricante facilita datos de medición de toda la banda de frecuencias procedentes de un laboratorio de ensayos con la acreditación de las partes pertinentes de la norma ISO 17025 y reconocido por la autoridad de homologación de tipo, el servicio técnico podrá dividir la gama de frecuencias en catorce bandas de frecuencias (30-34, 34-45, 45-60, 60-80, 80-100, 100-130, 130-170, 170-225, 225-300, 300-400, 400-525, 525-700, 700-850 y 850-1 000 MHz) y realizar ensayos en las catorce frecuencias que arrojan los niveles más altos de emisiones dentro de cada banda para confirmar que el SEE cumple los requisitos del presente anexo. En caso de que se sobrepase el límite durante el ensayo, se comprobará si ello se debe al SEE y no a la radiación de fondo, incluyendo toda radiación de banda ancha procedente del SEE.

4.5. Lecturas

El valor máximo de las lecturas en relación con el límite (polarización horizontal y vertical) en cada una de las catorce bandas de frecuencias se considerará la lectura característica en la frecuencia en la que se hayan hecho las mediciones.

ANEXO 9

MÉTODO O MÉTODOS DE ENSAYO DE LA INMUNIDAD DE LOS SUBCONJUNTOS ELÉCTRICOS O ELECTRÓNICOS A LA RADIACIÓN ELECTROMAGNÉTICA

1. GENERALIDADES

1.1. El método o métodos de ensayo indicados en el presente anexo se aplicarán a los SEE.

1.2. Métodos de ensayo

Este método se refiere a ambas configuraciones del SEE:

- a) otros SEE que no están ligados al «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»;
- b) SEE ligados al «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

1.2.1. Los SEE cumplirán los requisitos de cualquier combinación de los siguientes métodos de ensayo, a elección del fabricante, si se abarca toda la gama de frecuencias indicada en el apartado 3.1 del presente anexo:

- a) ensayo de cámara absorbente con arreglo a la norma ISO 11452;
- b) ensayo de célula TEM conforme a la norma ISO 11452-3;
- c) ensayo de inyección de corriente con arreglo a la norma ISO 11452-4;
- d) ensayo de célula TEM conforme a la norma ISO 11452-5;
- e) ensayo de línea TEM con placas de 800 mm con arreglo al apartado 4.5 del presente anexo.

Los SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» deberán cumplir los requisitos de la combinación del ensayo de cámara absorbente conforme a la norma ISO 11452-2 y del ensayo de inyección de corriente conforme a la norma ISO 11452-4, a elección del fabricante, si se abarca toda la gama de frecuencias indicada en el apartado 3.1 del presente anexo.

(La gama de frecuencias y las condiciones generales de ensayo se basarán en la norma ISO 11452-1).

2. ESTADO DEL SEE DURANTE LOS ENSAYOS

2.1. Las condiciones de ensayo cumplirán lo dispuesto en la norma ISO 11452-1

2.2. El SEE objeto del ensayo deberá estar conectado y recibirá estímulos para hallarse en condiciones normales de funcionamiento. Estará situado como se indica en este anexo, a menos que se indique lo contrario en un método de ensayo específico.

Los SEE ligados al «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» deberán estar en modo de carga.

Se mantendrá la batería de tracción en un estado de carga entre el 20 y el 80 % del estado de carga máximo durante toda la medición de la banda de frecuencia (lo cual puede implicar que deba dividirse la medición en varias subbandas, siendo necesario en tal caso descargar la batería de tracción del vehículo antes de comenzar con la subbanda siguiente).

Si el ensayo no se lleva a cabo con un REESS, el SEE deberá probarse a la corriente nominal. Si es posible ajustar el consumo de corriente eléctrica, se fijará la corriente, como mínimo, en el 20 % de su valor nominal.

2.3. Cualquier aparato exterior necesario para el funcionamiento del SEE no estará instalado durante la fase de calibrado. Durante el calibrado, ningún aparato de este tipo estará situado a menos de 1 m del punto de referencia.

2.4. Para garantizar la obtención de resultados de medición reproducibles si se repiten los ensayos y las mediciones, el equipo generador de señales de ensayo y su disposición responderán a las mismas especificaciones que las utilizadas durante la fase de calibrado correspondiente.

- 2.5. Si el SEE está compuesto por varios elementos, la mejor manera de unirlos será mediante el juego de cables previsto para su utilización en el vehículo. Si no se dispone de dicho juego, la distancia entre la unidad de control electrónico y la red artificial será la definida en la norma. Todos los cables del juego estarán acabados del modo más realista posible y, preferentemente, dispondrán de cargas e interruptores reales.

3. REQUISITOS GENERALES DE ENSAYO

3.1. Frecuencias de medida y duración de los ensayos

Las mediciones se efectuarán en la gama de frecuencias que va de 20 a 2 000 MHz con los escalones de frecuencia contemplados en la norma ISO 11452-1.

La modulación de la señal de ensayo será:

- a) AM (modulación de amplitud), con una modulación de 1 kHz y un coeficiente de modulación del 80 % en la gama de frecuencias de 20-800 MHz, y
- b) PM (modulación por impulsos), tiempo de 577 μ s y periodo de 4 600 μ s en la gama de frecuencias de 800-2 000 MHz,

si no se acuerda lo contrario entre el servicio técnico y el fabricante del SEE.

Las dimensiones de los escalones de frecuencia y la duración de los ensayos se elegirán con arreglo a la norma ISO 11452-1.

- 3.2. El servicio técnico llevará a cabo el ensayo en los intervalos especificados en la norma ISO 11452-1 en toda la gama de frecuencias de 20 a 2 000 MHz.

Como alternativa, si el fabricante facilita datos de medición de toda la banda de frecuencias procedentes de un laboratorio de ensayo con la acreditación de las partes pertinentes de la norma ISO 17025 y reconocido por la autoridad de homologación de tipo, el servicio técnico podrá optar por seleccionar un número reducido de frecuencias únicas de la gama (por ejemplo, 27, 45, 65, 90, 120, 150, 190, 230, 280, 380, 450, 600, 750, 900, 1 300 y 1 800 MHz) para confirmar que el SEE cumple los requisitos del presente anexo.

- 3.3. Si un SEE no supera los ensayos definidos en el presente anexo, se comprobará que las condiciones de ensayo han sido las correctas y no se han generado campos incontrolados.

4. REQUISITOS DE ENSAYO ESPECÍFICOS

4.1. Ensayo de cámara absorbente

4.1.1. Método de ensayo

Con este método de ensayo se pueden comprobar los sistemas eléctricos o electrónicos de un vehículo exponiendo un SEE a la radiación electromagnética generada por una antena.

4.1.2. Método de ensayo

Para crear las condiciones de campo, se aplicará el método de sustitución con arreglo a la norma ISO 11452-2.

El ensayo se realizará con polarización vertical.

- 4.1.2.1. El montaje del ensayo para los SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» se ajustará a lo dispuesto en el apéndice 3 del presente anexo.

- 4.1.2.1.1. La configuración de blindaje se ajustará a la configuración de serie del vehículo. En general, todas las partes de alta tensión blindadas se conectarán debidamente a tierra con una impedancia baja (por ejemplo, las redes artificiales, los cables, los conectores, etc.). Los SEE y las cargas se conectarán a tierra. La alimentación externa de alta tensión se conectará a través de un filtro.

- 4.1.2.1.2. Salvo especificación en contrario, la longitud del juego de cables de baja tensión y del juego de cables de alta tensión paralelos al borde frontal del plano de referencia de tierra será de 1 500 mm ($\pm$ 75 mm). La longitud total del juego de cables del ensayo, incluido el conector, será de 1 700 mm (+ 300/- 0 mm). La distancia entre el juego de cables de baja y de alta tensión será de 100 mm (+ 100/- 0 mm).

- 4.1.2.1.3. Todos los juegos de cables se colocarán sobre un material no conductivo, de una permitividad relativa baja ($\epsilon_r \leq 1,4$), a 50 mm (± 5 mm) por encima del plano de referencia de tierra.
- 4.1.2.1.4. Las líneas de alimentación de alta tensión (positivas o negativas) blindadas y las líneas trifásicas podrán ser cables coaxiales o tener un blindaje común, en función del sistema de conexión utilizado. Será optativo usar el juego original de cables de alta tensión del vehículo.
- 4.1.2.1.5. Salvo especificación en contrario, la carcasa del SEE se conectará al plano de referencia de tierra directamente o a través de una impedancia definida.
- 4.1.2.1.6. En el caso de los cargadores incorporados al vehículo, las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua se situarán en un lugar lo más alejado posible de la antena (detrás de los juegos de cables de baja y alta tensión). La distancia entre las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua y el juego de cables más próximo (de baja o de alta tensión) será de 100 mm (+ 100/- 0 mm).
- 4.1.2.1.7. Salvo especificación en contrario, se someterá a ensayo la configuración con el juego de cables de baja tensión más próximo a la antena.
- 4.2. Ensayo de célula TEM (véase el apéndice 2 del presente anexo)
- 4.2.1. Método de ensayo
- La célula TEM (modo electromagnético transversal) genera campos homogéneos entre el conductor interior (septum) y el armazón (plano de referencia de tierra).
- 4.2.2. Método de ensayo
- El ensayo se realizará conforme a la norma ISO 11452-3.
- En función del SEE que deba ser sometido a ensayo, el servicio técnico elegirá el método de máxima conexión entre el campo y el SEE o el juego de cables dentro de la célula TEM.
- 4.3. Ensayo de inyección de corriente de masa
- 4.3.1. Método de ensayo
- Este modo de realizar el ensayo de inmunidad consiste en inducir directamente corrientes en un juego de cables utilizando una sonda de inyección de corriente.
- 4.3.2. Método de ensayo
- El ensayo se realizará conforme a la norma ISO 11452-4 en un banco de pruebas. Como alternativa, se podrá proceder al ensayo del SEE estando este instalado en el vehículo, con arreglo a la norma ISO 11451-4 y con las características siguientes:
- a) la sonda de inyección deberá estar situada a 150 mm de distancia del SEE sometido a ensayo;
- b) el método de referencia se usará para calcular corrientes inyectadas a partir de la potencia de entrada;
- c) la gama de frecuencias del método está limitada por la especificación de la sonda de inyección.
- 4.3.2.1. El montaje del ensayo para los SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» se ajustará a lo dispuesto en el apéndice 4 del presente anexo.
- 4.3.2.1.1. La configuración de blindaje se ajustará a la configuración de serie del vehículo. En general, todas las partes de alta tensión blindadas se conectarán debidamente a tierra con una impedancia baja (por ejemplo, las redes artificiales, los cables, los conectores, etc.). Los SEE y las cargas se conectarán a tierra. La alimentación externa de alta tensión se conectará a través de un filtro.
- 4.3.2.1.2. Salvo disposición en contrario, la distancia entre el juego de cables de baja y de alta tensión será de 1 700 mm (+ 300/- 0 mm). La distancia entre el juego de cables de baja y de alta tensión será de 100 mm (+ 100/- 0 mm).
- 4.3.2.1.3. Todos los juegos de cables se colocarán sobre un material no conductivo, de una permitividad relativa baja ($\epsilon_r \leq 1,4$), a 50 mm (± 5 mm) por encima del plano de referencia de tierra.

- 4.3.2.1.4. Las líneas de alimentación de alta tensión (positivas o negativas) blindadas y las líneas trifásicas podrán ser cables coaxiales o tener un blindaje común, en función del sistema de conexión utilizado. Será optativo usar el juego original de cables de alta tensión del vehículo.
- 4.3.2.1.5. Salvo especificación en contrario, la carcasa del SEE se conectará al plano de referencia de tierra directamente o a través de una impedancia definida.
- 4.3.2.1.6. Salvo especificación en contrario, el ensayo se realizará con la sonda de inyección situada alrededor de cada uno de los juegos de cables siguientes:
- a) juegos de cables de baja tensión;
 - b) juegos de cables de alta tensión;
 - c) líneas de alimentación de corriente alterna, si procede;
 - d) líneas de alimentación de corriente continua, si procede.
- 4.4. Ensayo de línea TEM con placas
- 4.4.1. Método de ensayo
- Este método de ensayo consiste en someter los juegos de cables que conectan los componentes de un SEE a campos de intensidad especificada.
- 4.4.2. Método de ensayo
- El ensayo se realizará conforme a la norma ISO 11452-5.
- 4.5. Ensayo de línea TEM con placas de 800 mm
- 4.5.1. Método de ensayo
- La línea TEM con placas consiste en dos placas metálicas paralelas con una separación de 800 mm entre sí. El equipo que se someta a ensayo se colocará en el centro del espacio existente entre las placas y se expone a un campo electromagnético (véase el apéndice 1 del presente anexo).
- Con este método se pueden comprobar sistemas electrónicos completos, incluidos los sensores e interruptores, así como la unidad de control y el juego de cables. Es adecuado para equipos cuya dimensión mayor sea inferior a 1/3 de la separación de las placas.
- 4.5.2. Método de ensayo
- 4.5.2.1. Colocación de la línea TEM con placas
- La línea TEM con placas se colocará en una zona protegida (para evitar las emisiones externas) a 2 m de distancia de las paredes y de cualquier recinto metálico a fin de evitar las reflexiones electromagnéticas. Podrá utilizarse material de absorción de ondas radioeléctricas con objeto de amortiguar dichas reflexiones. La línea TEM con placas se colocará en soportes no conductores a una distancia de 0,4 m como mínimo por encima del suelo.
- 4.5.2.2. Calibrado de la línea TEM con placas
- Se colocará una sonda de medida de la intensidad de campo en el tercio central de las dimensiones longitudinal, vertical y transversal del espacio existente entre las placas paralelas, sin que esté presente el sistema sometido a ensayo.
- El equipo de medida correspondiente se hallará fuera de la zona protegida. En cada frecuencia de ensayo deseada, se aplicará a la línea TEM con placas un nivel de potencia suficiente para generar la intensidad de campo deseada en la antena. Ese nivel de potencia, o cualquier otro parámetro relacionado directamente con la potencia necesaria para generar el campo, se utilizará en los ensayos de homologación de tipo, a menos que haya modificaciones de las instalaciones o equipos que obliguen a repetir las operaciones.
- 4.5.2.3. Instalación del SEE sometido a ensayo
- La unidad principal de control se colocará en el tercio central de las dimensiones longitudinal, vertical y transversal del espacio existente entre las placas paralelas. El soporte de dicha unidad será de material no conductor.

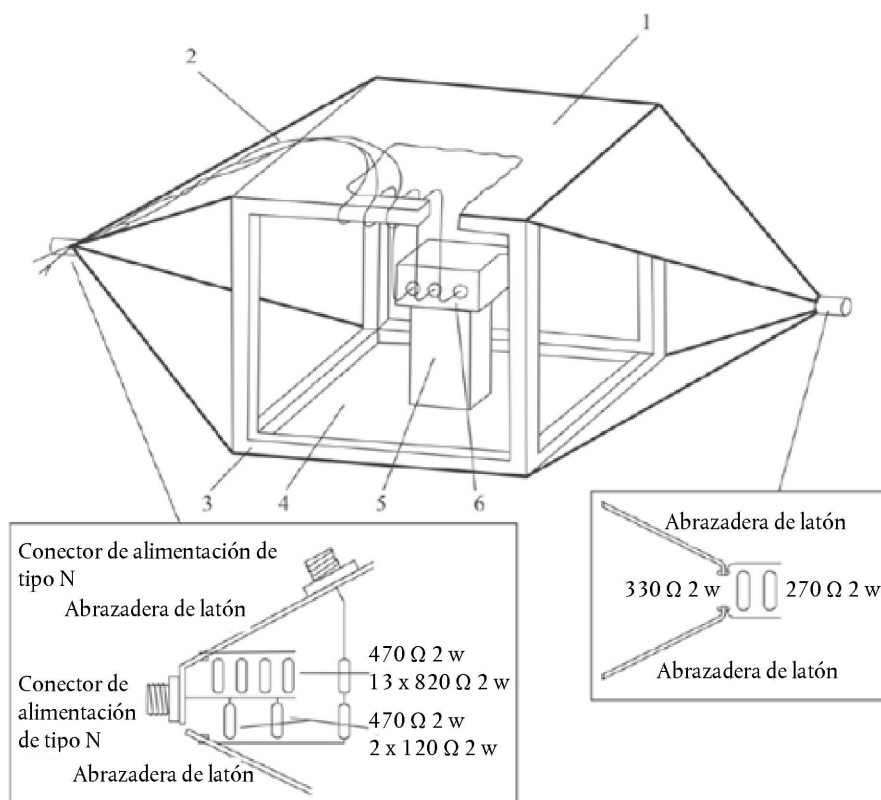
4.5.2.4. Juego de cables principal y cables sensores y de accionamiento

El juego principal de cables y todos los cables de sensores e interruptores se extenderán verticalmente desde la unidad de control hasta la placa de masa superior (lo que ayudará a aprovechar al máximo la conexión con el campo electromagnético). A continuación, seguirán por la cara inferior de la placa hasta uno de sus bordes libres por donde pasarán a la cara superior, extendiéndose hasta las conexiones de la línea TEM con placas. Acto seguido, los cables se llevarán hasta el equipo asociado, que estará situado en una zona que no se hallará bajo la influencia del campo electromagnético, como, por ejemplo, en el suelo de la zona protegida a una distancia longitudinal de 1 m de la línea TEM con placas.

Apéndice 1

Figura 1

Ensayo de línea TEM con placas de 800 mm

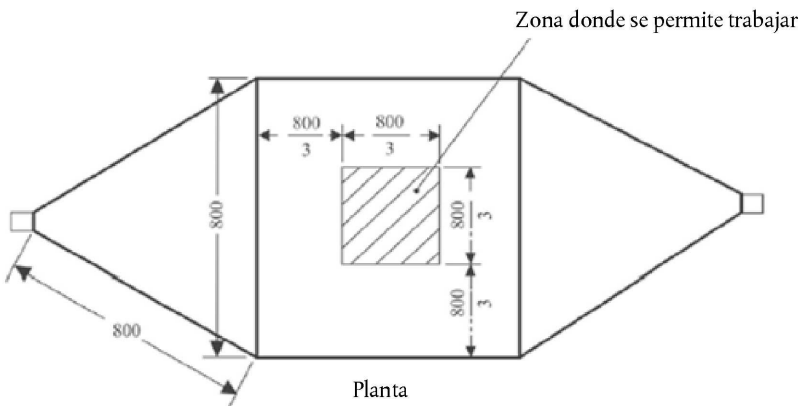
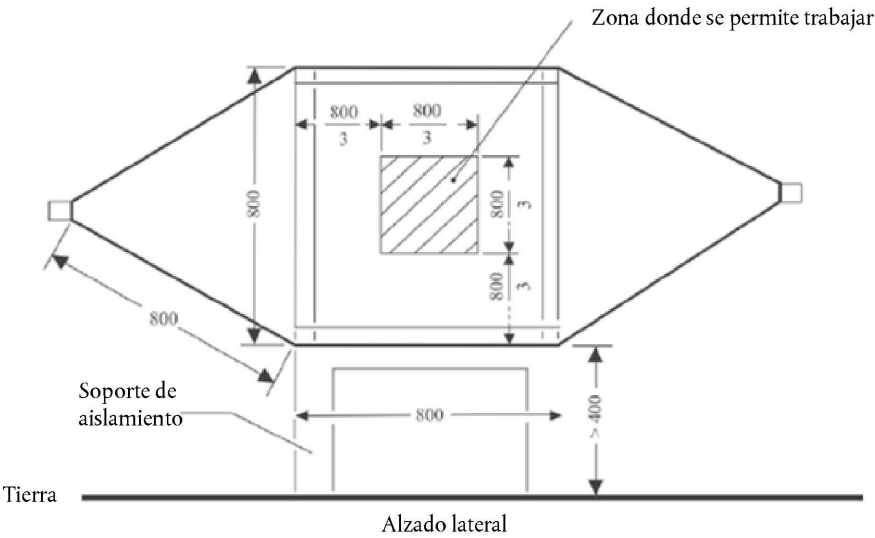


Detalles de la alimentación en una línea TEM con placas

- 1 = Placa de masa
- 2 = Juego principal de cables y cables de los sensores e interruptores
- 3 = Armazón de madera
- 4 = Placa conductora
- 5 = Aislante
- 6 = Objeto de ensayo

Figura 2

Dimensiones de una línea TEM con placas de 800 mm



Todas las dimensiones en milímetros

Apéndice 2

Dimensiones habituales de una célula TEM

En el siguiente cuadro se dan las dimensiones necesarias para construir una célula con límites superiores de frecuencia especificados:

Frecuencia superior (MHz)	Factor de forma de la célula W: b	Factor de forma de la célula L/W	Separación de la placa b (cm)	Septum S (cm)
200	1,69	0,66	56	70
200	1,00	1	60	50

- | | | | |
|-----|--|-----|---|
| 1. | SEE (puesta a tierra local si así lo requiere el plan de ensayo) | 13. | Material de absorción de RF |
| 2. | Juego de cables de baja tensión del ensayo | 14. | Sistema de estimulación y de vigilancia |
| 3. | Simulador de carga de baja tensión (colocación y toma de tierra conforme al apartado 6.4.2.5 de la norma CISPR 25) | 15. | Juego de cables de alta tensión |
| 4. | Alimentación eléctrica (ubicación optativa) | 16. | Simulador de carga de alta tensión |
| 5. | Red artificial de baja tensión | 17. | Red artificial de alta tensión |
| 6. | Plano de referencia de tierra (al que está sujeta la cámara blindada) | 18. | Alimentación eléctrica de alta tensión |
| 7. | Soporte de permitividad relativa baja ($\epsilon_r \leq 1,4$) | 19. | Canal de penetración de la alta tensión |
| 8. | Antena de bocina | 25. | Juego de cables del cargador de corriente alterna o continua |
| 10. | Cable coaxial de alta calidad, es decir, de doble blindaje (50 Ω) | 26. | Simulador de carga de corriente alterna o continua (por ejemplo, un controlador lógico programable [PLC]) |
| 11. | Conector de mamparo | 27. | Dispositivo LISN (CA) o dispositivo HVAN (CC), 50 μH |

12. Generador y amplificador de la señal de RF

28. Alimentación de corriente alterna o continua

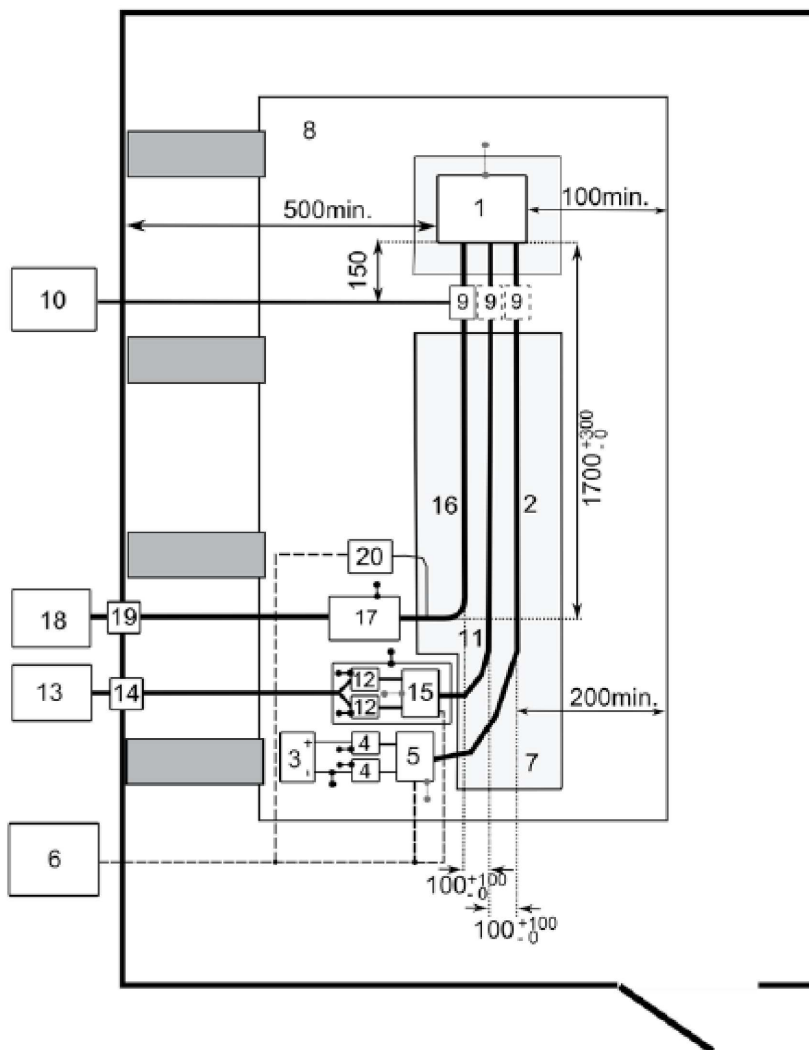
29. Canal de penetración de la corriente alterna o continua

Apéndice 4

Ensayo del método de inyección de corriente (BCI)

Configuración para el ensayo de los SEE ligados al «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». El ensayo se realizará conforme a la norma ISO 11452-4.

Vista superior (ejemplo de método de sustitución)



Leyenda:

- | | |
|---|---|
| 1. SEE (puesta a tierra local si así lo requiere el plan de ensayo) | 11. Juego de cables de alta tensión (corriente continua) |
| 2. Juego de cables de baja tensión del ensayo | 12. Red artificial de alta tensión |
| 3. Alimentación de baja tensión | 13. Carga de alta tensión (corriente continua) |
| 4. Dispositivo LISN de baja tensión | 14. Canal de penetración de la corriente continua (alta tensión) |
| 5. Simulador de carga de baja tensión | 15. Simulador de carga de alta tensión (corriente continua) |
| 6. Sistema de estimulación y de vigilancia | 16. Juego de cables del cargador de corriente alterna o continua (alta tensión) |
| 7. Soporte de permitividad relativa baja | 17. Dispositivo LISN (CA) o dispositivo HVAN (CC), 50 μ H |
| 8. Plano de referencia de tierra | 18. Alimentación de corriente alterna o continua (alta tensión) |

-
- | | |
|--|---|
| 9. Sonda de inyección | 19. Canal de penetración de la corriente alterna o continua (alta tensión) |
| 10. Generador y amplificador de la señal de RF | 20. Simulador de carga de corriente alterna o continua (por ejemplo, un controlador lógico programable [PLC]) de alta tensión |
-

ANEXO 10

**MÉTODO O MÉTODOS DE ENSAYO DE LA INMUNIDAD DE LOS SUBCONJUNTOS ELÉCTRICOS
O ELECTRÓNICOS A LAS PERTURBACIONES TRANSITORIAS Y DE SU EMISIÓN DE TALES
PERTURBACIONES**

1. Generalidades

Este método de ensayo debe garantizar la inmunidad de los SEE a las perturbaciones transitorias conducidas en la alimentación del vehículo y limitar las perturbaciones transitorias conducidas desde los SEE hasta la alimentación del vehículo.

2. Inmunidad contra las perturbaciones transitorias conducidas por las líneas de alimentación de 12/24 V

Aplicar los impulsos de ensayo 1, 2a, 2b, 3a, 3b y 4 con arreglo a la norma internacional ISO 7637-2 a las líneas de alimentación, así como a otras conexiones de los SEE que puedan estar conectadas de forma operativa a las líneas de alimentación.

3. Emisión de perturbaciones transitorias conducidas por las líneas de alimentación de 12/24 V que hayan sido generadas por los SEE

Medición con arreglo a la norma internacional ISO 7637-2 en las líneas de alimentación, así como en otras conexiones de los SEE que puedan estar conectadas de forma operativa a las líneas de alimentación.

ANEXO 11

MÉTODO O MÉTODOS DE ENSAYO DE LA EMISIÓN DE PERTURBACIONES ARMÓNICAS GENERADAS POR EL VEHÍCULO EN LAS LÍNEAS DE ALIMENTACIÓN DE CORRIENTE ALTERNA

1. GENERALIDADES

- 1.1. El método de ensayo descrito en el presente anexo se aplicará a los vehículos en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

1.2. Método de ensayo

El objetivo de este ensayo es medir el nivel de perturbaciones armónicas generadas por el vehículo, en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica», a través de sus líneas de alimentación de corriente alterna, para garantizar su compatibilidad con entornos residenciales, comerciales y de industria ligera.

Salvo disposición en contrario en el presente anexo, el ensayo se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en las normas:

- a) IEC 61000-3-2 para corriente de entrada en modo de carga ≤ 16 A por fase, en equipos de clase A;
- b) IEC 61000-3-12 para corriente de entrada en modo de carga > 16 A y ≤ 75 A por fase.

2. ESTADO DEL VEHÍCULO DURANTE LOS ENSAYOS

- 2.1. El vehículo deberá estar en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

Se mantendrá la batería de tracción en un estado de carga entre el 20 y el 80 % del estado de carga máximo durante toda la medición de la banda de frecuencia (lo cual puede implicar que deba dividirse la medición en varios intervalos temporales, siendo necesario en tal caso descargar la batería de tracción del vehículo antes de comenzar con el intervalo siguiente). Si es posible ajustar el consumo de corriente eléctrica, se fijará la corriente, como mínimo, en el 80 % de su valor nominal.

El vehículo estará inmovilizado y con el motor APAGADO.

Y el resto del equipo que puedan conectar permanentemente el conductor o el pasajero deberá estar APAGADO.

3. PREPARACIÓN DEL ENSAYO

- 3.1. El periodo de observación destinado a las mediciones será el definido para el equipo cuasi-estacionario en el cuadro 4 de la norma IEC 61000-3-2.
- 3.2. El montaje del ensayo para un vehículo monofásico en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» se muestra en la figura 1 del apéndice del presente anexo.
- 3.3. El montaje del ensayo para un vehículo trifásico en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» se muestra en la figura 2 del apéndice del presente anexo.

4. REQUISITOS DE ENSAYO

- 4.1. Las perturbaciones armónicas de corriente pares e impares se medirán hasta el cuadragésimo.
- 4.2. Los límites para los monofásicos o trifásicos en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» con corriente de entrada ≤ 16 A por fase figuran en el cuadro 3 del apartado 7.3.2.1 del presente Reglamento.
- 4.3. Los límites para los monofásicos en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» con corriente de entrada > 16 A y ≤ 75 A por fase figuran en el cuadro 4 del apartado 7.3.2.2 del presente Reglamento.
- 4.4. Los límites para los trifásicos en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» con corriente de entrada > 16 A y ≤ 75 A por fase figuran en el cuadro 5 del apartado 7.3.2.2 del presente Reglamento.

- 4.5. En el caso de los trifásicos en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» con corriente de entrada $> 16 \text{ A}$ y $\leq 75 \text{ A}$ por fase, podrán aplicarse los límites que figuran en el cuadro 6 del apartado 7.3.2.2 del presente Reglamento, cuando se cumpla, al menos, una de las tres condiciones, a), b) o c), del apartado 5.2 de la norma IEC 61000-3-12.
-

Apéndice

Figura 1

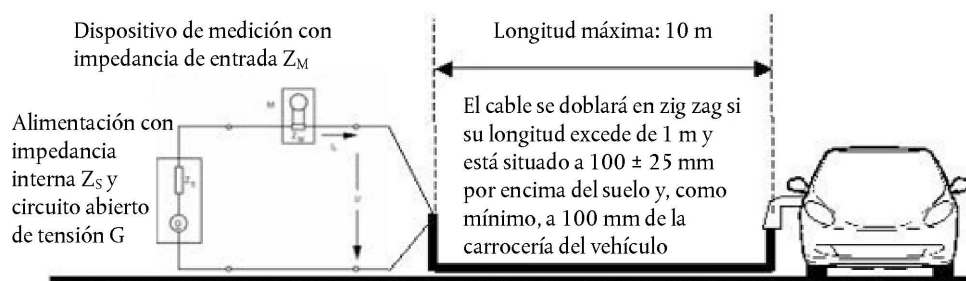
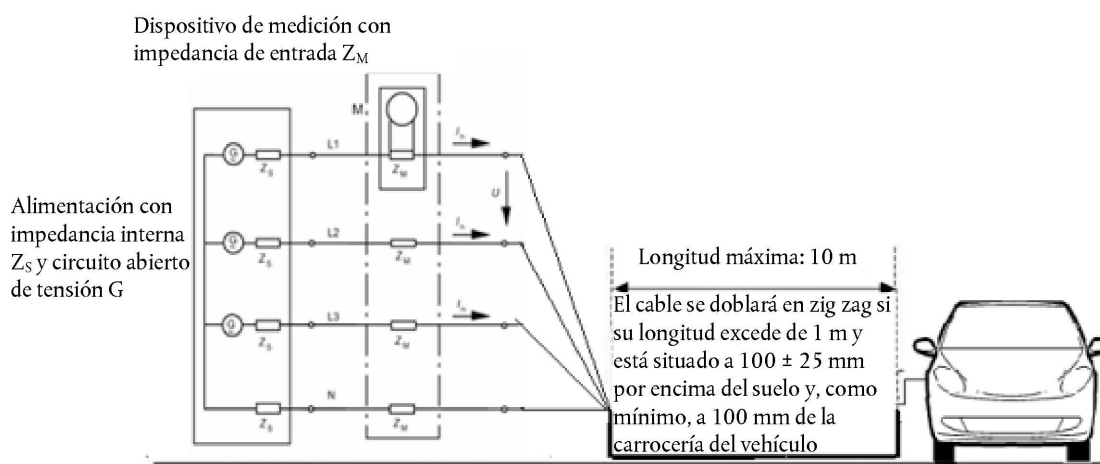
Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Montaje del ensayo del cargador monofásico

Figura 2

Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Montaje del ensayo del cargador trifásico

ANEXO 12

MÉTODO O MÉTODOS DE ENSAYO DE LA EMISIÓN DE VARIACIONES DE TENSIÓN, FLUCTUACIONES DE TENSIÓN Y FLICKER GENERADOS POR EL VEHÍCULO EN LAS LÍNEAS DE ALIMENTACIÓN DE CORRIENTE ALTERNA

1. GENERALIDADES

- 1.1. El método de ensayo descrito en el presente anexo se aplicará a los vehículos en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

1.2. Método de ensayo

El objetivo de este ensayo es medir el nivel de variaciones de tensión, fluctuaciones de tensión y *flicker* generados por el vehículo, en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica», a través de sus líneas de alimentación de corriente alterna, para garantizar su compatibilidad con entornos residenciales, comerciales y de industria ligera.

Salvo disposición en contrario en el presente anexo, el ensayo se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en las normas:

- a) IEC 61000-3-3 para corriente nominal en la configuración de «modo de carga del REESS», ≤ 16 A por fase y sin sujeción a una conexión condicional;
- b) IEC 61000-3-11 para corriente nominal en la configuración de «modo de carga del REESS», > 16 A y ≤ 75 A por fase y con sujeción a una conexión condicional.

2. ESTADO DEL VEHÍCULO DURANTE LOS ENSAYOS

- 2.1. El vehículo deberá estar en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

Se mantendrá la batería de tracción en un estado de carga entre el 20 y el 80 % del estado de carga máximo durante toda la medición de la banda de frecuencia (lo cual puede implicar que deba dividirse la medición en varios intervalos temporales, siendo necesario en tal caso descargar la batería de tracción del vehículo antes de comenzar con el intervalo siguiente). Si es posible ajustar el consumo de corriente eléctrica, se fijará la corriente, como mínimo, en el 80 % de su valor nominal.

El vehículo estará inmovilizado y con el motor APAGADO.

El resto del equipo que puedan conectar permanentemente el conductor o el pasajero deberá estar APAGADO.

3. PREPARACIÓN DEL ENSAYO

- 3.1. Los ensayos de un vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» con corriente nominal ≤ 16 A por fase y sin sujeción a una conexión condicional se realizarán de conformidad con lo dispuesto en el apartado 4 de la norma IEC 61000-3-3.
- 3.2. Los ensayos de un vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» con corriente nominal > 16 A y ≤ 75 A por fase y con sujeción a una conexión condicional se realizarán de conformidad con lo dispuesto en el apartado 6 de la norma IEC 61000-3-11.
- 3.3. El montaje del ensayo para un vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» se muestra en las figuras 1a y 1b del apéndice del presente anexo.

4. REQUISITOS DE ENSAYO

- 4.1. Los parámetros que deben determinarse con respecto al tiempo son «el valor de *flicker* de corta duración», «el valor de *flicker* de larga duración» y «la variación relativa de tensión».
- 4.2. Los límites para un vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» con corriente de entrada ≤ 16 A por fase y sin sujeción a una conexión condicional figuran en el apartado 7.4.2.1 del presente Reglamento.

- 4.3. Los límites para un vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» con corriente de entrada $> 16 \text{ A}$ y $\leq 75 \text{ A}$ por fase y con sujeción a una conexión condicional figuran en el apartado 7.4.2.2 del presente Reglamento.
-

Apéndice

Figura 1a

Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Montaje del ensayo del cargador monofásico

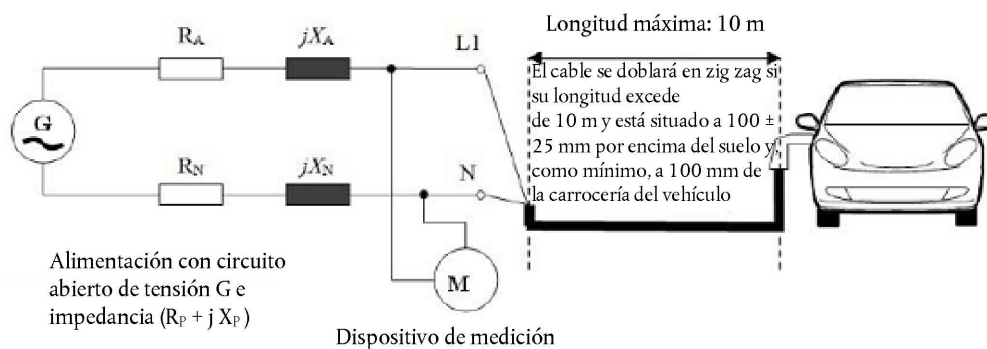
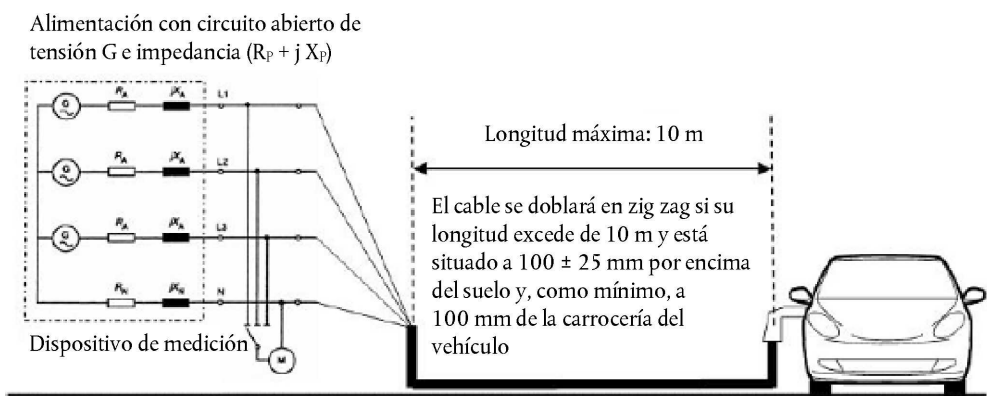


Figura 1b

Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Montaje del ensayo del cargador trifásico



ANEXO 13

MÉTODO O MÉTODOS DE ENSAYO DE LA EMISIÓN DE PERTURBACIONES CONDUcidas DE RADIOFRECUENCIA GENERADAS POR EL VEHÍCULO EN LAS LÍNEAS DE ALIMENTACIÓN DE CORRIENTE ALTERNA O CORRIENTE CONTINUA

1. GENERALIDADES

- 1.1. El método de ensayo descrito en el presente anexo se aplicará a los vehículos en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

1.2. Método de ensayo

El objetivo de este ensayo es medir el nivel de perturbaciones conducidas de radiofrecuencia generadas por el vehículo, en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica», a través de sus líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua, para garantizar su compatibilidad con entornos residenciales, comerciales y de industria ligera.

Salvo disposición en contrario en el presente anexo, el ensayo se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en la norma CISPR 16-2-1).

2. ESTADO DEL VEHÍCULO DURANTE LOS ENSAYOS

- 2.1. El vehículo deberá estar en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

Se mantendrá la batería de tracción en un estado de carga entre el 20 y el 80 % del estado de carga máximo durante toda la medición de la banda de frecuencia (lo cual puede implicar que deba dividirse la medición en varias subbandas, siendo necesario en tal caso descargar la batería de tracción del vehículo antes de comenzar con la subbanda siguiente). Si es posible ajustar el consumo de corriente eléctrica, se fijará la corriente, como mínimo, en el 80 % de su valor nominal.

El vehículo estará inmovilizado y con el motor APAGADO.

El resto del equipo que puedan conectar permanentemente el conductor o el pasajero deberá estar APAGADO.

3. PREPARACIÓN DEL ENSAYO

- 3.1. El ensayo se realizará con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7.4.1 de la norma CISPR 16-2-1 para equipos de suelo.
- 3.2. La red artificial que debe utilizarse para las mediciones en el vehículo se define en el apartado 4.3 de la norma CISPR 16-1-2.

Redes artificiales

Las redes artificiales se colocarán directamente en el plano de referencia de tierra. Las carcasas de las redes artificiales deberán estar sujetas al plano de referencia de tierra.

Se terminará el puerto de medición de cada red artificial con una carga de 50 W.

La red artificial se situará conforme a lo dispuesto en las figuras 1a a 1d del apéndice 1 del presente anexo.

- 3.3. El montaje del ensayo para la conexión del vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» se muestra en las figuras 1a a 1d del apéndice 1 del presente anexo.
- 3.4. Las mediciones se realizarán con un analizador de espectro o un receptor de barrido. En los cuadros 1 y 2 se definen los parámetros que deben utilizarse.

Cuadro 1

Parámetros del analizador de espectro

Rangos de frecuencia (MHz)	Detector de pico		Detector de cuasi-pico		Detector de valor medio	
	RBW a – 3 dB	Tiempo de barrido	RBW a – 6 dB	Tiempo de barrido	RBW a – 3 dB	Tiempo de barrido
De 0,15 a 30	9-10 kHz	10 s/MHz	9 kHz	200 s/MHz	9-10 kHz	10 s/MHz

Nota: Si se utiliza un analizador de espectro para las mediciones de picos, el ancho de banda del vídeo será al menos tres veces superior al ancho de banda de la resolución (RBW).

Cuadro 2

Parámetros del receptor de barrido

Rangos de frecuencia (MHz)	Detector de pico			Detector de cuasi-pico			Detector de valor medio		
	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ⁽⁴⁾	Duración del ensayo	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ⁽⁴⁾	Duración del ensayo	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ⁽⁴⁾	Duración del ensayo
De 0,15 a 30	9 kHz	5 kHz	50 ms	9 kHz	5 kHz	1 s	9 kHz	5 kHz	50 ms

⁽⁴⁾ En el caso de las perturbaciones exclusivamente de banda ancha, las dimensiones de los escalones de frecuencia pueden aumentarse hasta un valor que no supere el valor del ancho de banda (BW).

4. REQUISITOS DE ENSAYO

- 4.1. Los límites se aplicarán en toda la gama de frecuencias que va desde los 0,15 hasta los 30 MHz para las mediciones llevadas a cabo dentro de una cámara semianecoica o en una zona de ensayos exterior.
- 4.2. Las mediciones se realizarán con detectores de valor medio y con detectores bien de cuasi-pico, bien de pico. Los límites figuran en el apartado 7.5 del presente Reglamento.

El cuadro 7 corresponde a las líneas de corriente alterna y el cuadro 8, a las de corriente continua. Si se utilizan detectores de pico, se aplicará un factor de corrección de 20 dB, tal como se define en la norma CISPR 12.

Apéndice

Figura 1

Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»

Ejemplo de montaje para ensayo de un vehículo con el conector situado en el lateral del vehículo (alimentación por corriente alterna sin comunicación con la estación de carga)

Figura 1a

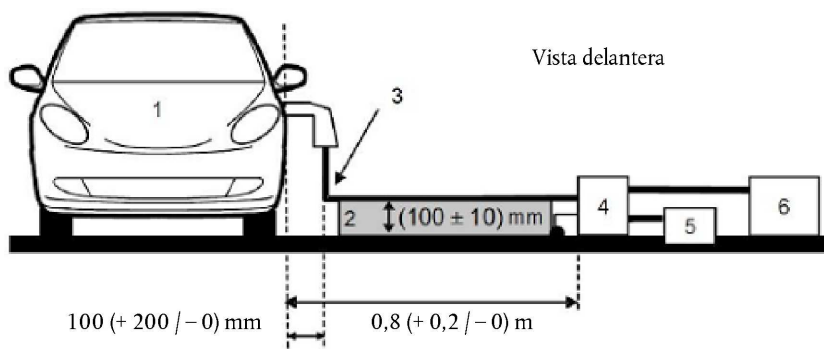
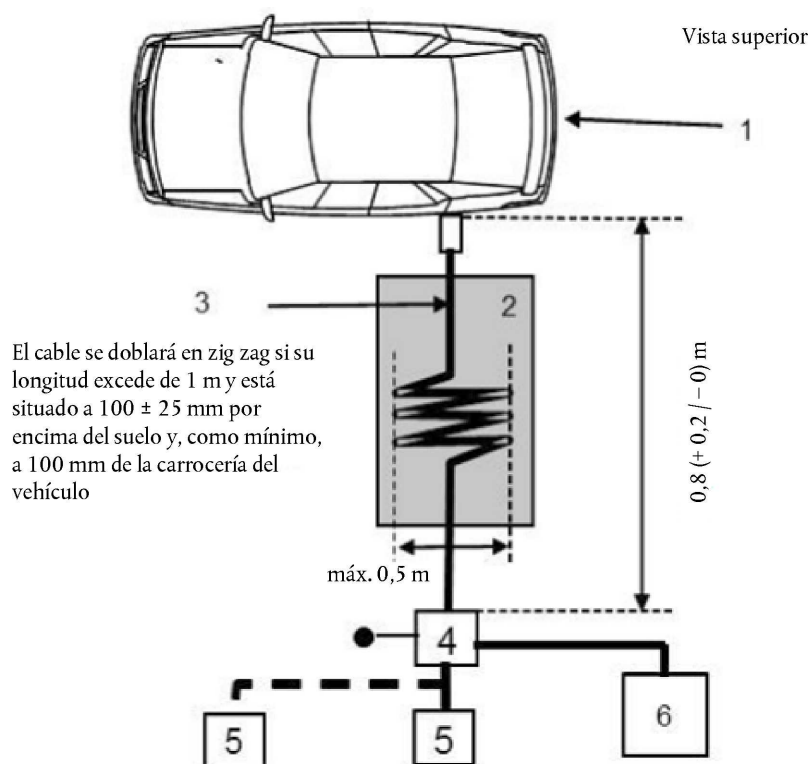


Figura 1b



Leyenda:

1. Vehículo sometido a ensayo
2. Soporte de aislamiento
3. Cable de carga
4. Red o redes artificiales puestas a tierra (para líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua)
5. Base de la toma de corriente
6. Receptor de medición

Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»

Ejemplo de montaje para ensayo de un vehículo con el conector situado en la parte frontal o trasera del vehículo (alimentación por corriente alterna sin comunicación con la estación de carga)

Figura 1c

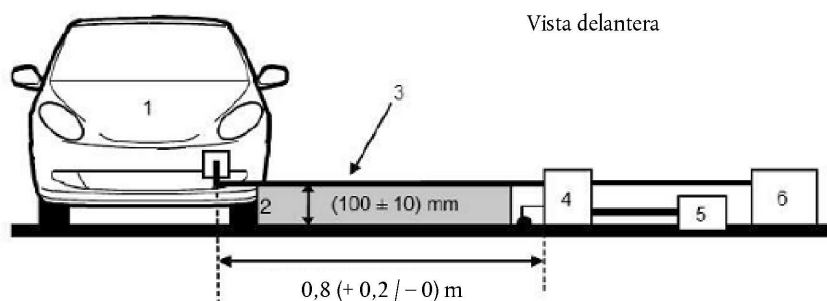
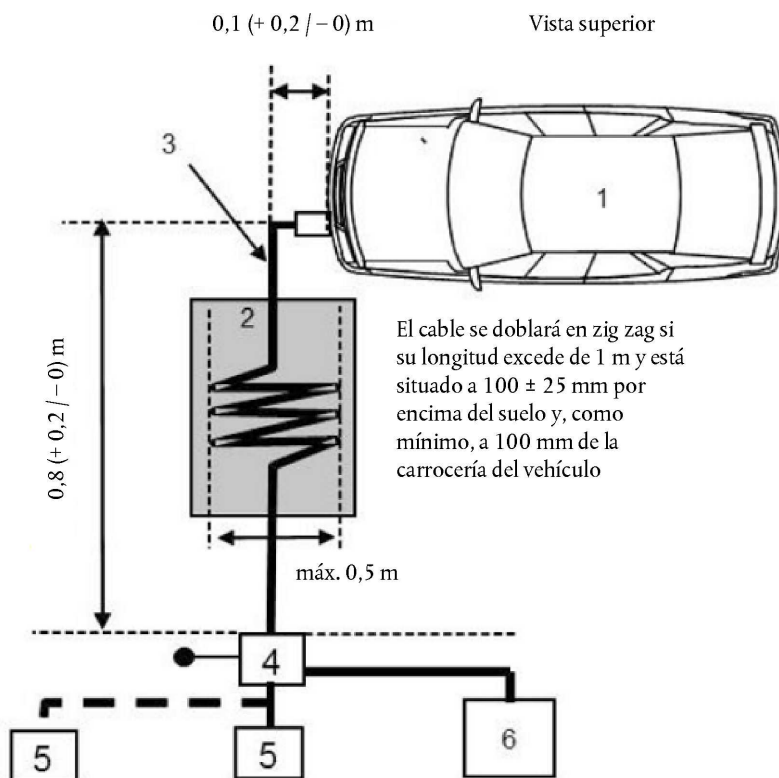


Figura 1d



Leyenda:

1. Vehículo sometido a ensayo
2. Soporte de aislamiento
3. Cable de carga
4. Red o redes artificiales puestas a tierra (para líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua)
5. Base de la toma de corriente
6. Receptor de medición

ANEXO 14

MÉTODO O MÉTODOS DE ENSAYO DE LA EMISIÓN DE PERTURBACIONES CONDUcidas DE RADIOFRECUENCIA GENERADAS POR EL VEHÍCULO EN EL ACCESO A LA RED Y LAS TELECOMUNICACIONES**1. GENERALIDADES**

- 1.1. El método de ensayo descrito en el presente anexo se aplicará a los vehículos en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

1.2. Método de ensayo

El objetivo de este ensayo es medir el nivel de perturbaciones conducidas de radiofrecuencia generadas por el vehículo, en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica», a través de su acceso a la red y las telecomunicaciones, para garantizar su compatibilidad con entornos residenciales, comerciales y de industria ligera.

Salvo disposición en contrario en el presente anexo, el ensayo se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en la norma CISPR 22.

2. ESTADO DEL VEHÍCULO DURANTE LOS ENSAYOS

- 2.1. El vehículo deberá estar en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Se mantendrá la batería de tracción en un estado de carga entre el 20 y el 80 % del estado de carga máximo durante toda la medición de la banda de frecuencia (lo cual puede implicar que deba dividirse la medición en varias subbandas, siendo necesario en tal caso descargar la batería de tracción del vehículo antes de comenzar con la subbanda siguiente). Si es posible ajustar el consumo de corriente eléctrica, se fijará la corriente, como mínimo, en el 80 % de su valor nominal.

El vehículo estará inmovilizado y con el motor APAGADO.

El resto del equipo que puedan conectar permanentemente el conductor o el pasajero deberá estar APAGADO.

3. PREPARACIÓN DEL ENSAYO

- 3.1. Los ensayos se realizarán conforme a lo dispuesto en el apartado 5 de la norma CISPR 22 para las emisiones conducidas.
- 3.2. El estabilizador de la impedancia que debe utilizarse para las mediciones en el vehículo se define en el apartado 9.6.2 de la norma CISPR 22.

Estabilizador de la impedancia

Los cables de comunicación se conectarán con el vehículo a través del estabilizador de la impedancia.

El estabilizador de la impedancia se colocará directamente en el plano de referencia de tierra. La carcasa del estabilizador de la impedancia deberá estar sujeta al plano de referencia de tierra.

El puerto de medición de cada estabilizador de la impedancia contará con unas terminales de 50 W de carga. El estabilizador de la impedancia se situará conforme a lo dispuesto en las figuras 1a a 1d del apéndice 1 del presente anexo.

- 3.3. El montaje del ensayo para la conexión del vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» se muestra en las figuras 1a a 1d del apéndice 1 del presente anexo.

Si no fuera posible garantizar la funcionalidad del vehículo debido a la introducción del estabilizador, se aplicaría el método alternativo descrito en la norma CISPR 22 (conforme a las figuras 2a a 2d del apéndice 1 del presente anexo).

- 3.4. Las mediciones se realizarán con un analizador de espectro o un receptor de barrido. En los cuadros 1 y 2 se definen los parámetros que deben utilizarse.

Cuadro 1

Parámetros del analizador de espectro

Rangos de frecuencia (MHz)	Detector de pico		Detector de cuasi-pico		Detector de valor medio	
	RBW a – 3 dB	Tiempo de barrido	RBW a – 6 dB	Tiempo de barrido	RBW a – 3 dB	Tiempo de barrido
De 0,15 a 30	9-10 kHz	10 s/MHz	9 kHz	200 s/MHz	9-10 kHz	10 s/MHz

Nota: Si se utiliza un analizador de espectro para las mediciones de picos, el ancho de banda del vídeo será al menos tres veces superior al ancho de banda de la resolución (RBW).

Cuadro 2

Parámetros del receptor de barrido

Rangos de frecuencia (MHz)	Detector de pico			Detector de cuasi-pico			Detector de valor medio		
	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ⁽⁴⁾	Duración del ensayo	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ⁽⁴⁾	Duración del ensayo	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ⁽⁴⁾	Duración del ensayo
De 0,15 a 30	9 kHz	5 kHz	50 ms	9 kHz	5 kHz	1 s	9 kHz	5 kHz	50 ms

⁽⁴⁾ En el caso de las perturbaciones exclusivamente de banda ancha, las dimensiones de los escalones de frecuencia pueden aumentarse hasta un valor que no supere el valor del ancho de banda (BW).

4. REQUISITOS DE ENSAYO

- 4.1. Los límites se aplicarán en toda la gama de frecuencias que va desde los 0,15 hasta los 30 MHz para las mediciones llevadas a cabo dentro de una cámara semianecoica o en una zona de ensayos exterior.
- 4.2. Las mediciones se realizarán con detectores de valor medio y con detectores bien de cuasi-pico, bien de pico. Los límites figuran en el cuadro 9 del apartado 7.6. Si se utilizan detectores de pico, se aplicará un factor de corrección de 20 dB, tal como se define en la norma CISPR 12.

Apéndice

Figura 1

Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»

Ejemplo de montaje para ensayo de un vehículo con el conector situado en el lateral del vehículo (alimentación por corriente alterna o continua con comunicación con la estación de carga)

Figura 1a

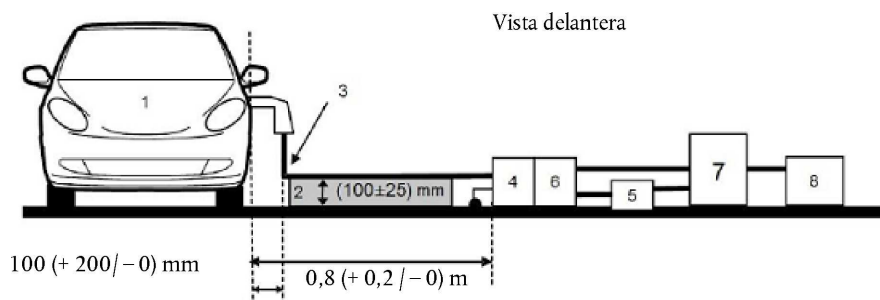
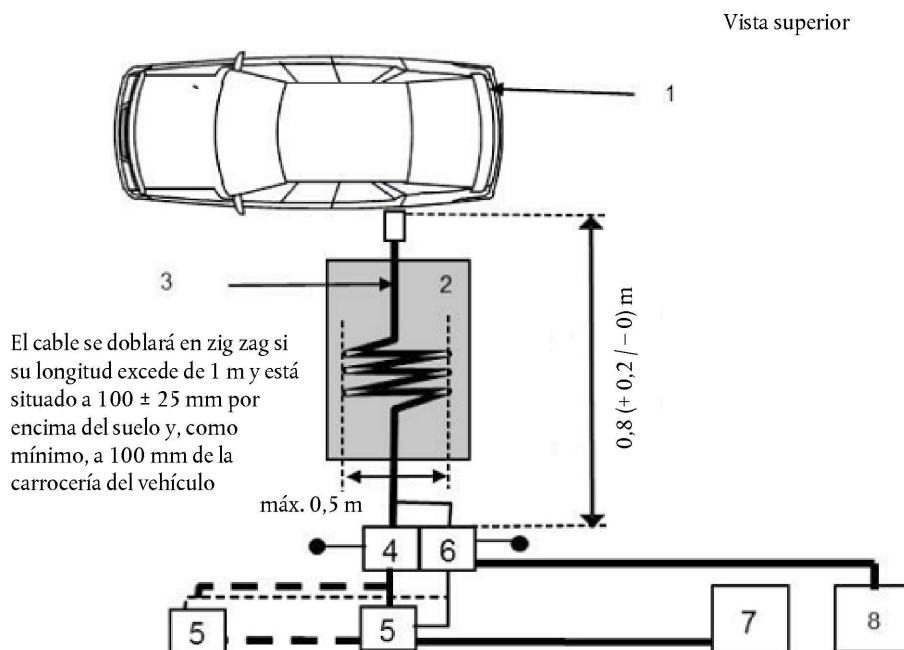


Figura 1b



Leyenda:

- | | |
|--|---|
| 1. Vehículo sometido a ensayo | 5. Base de la toma de corriente |
| 2. Soporte de aislamiento | 6. Estabilizador o estabilizadores de la impedancia con conexión a tierra (para los cables de comunicación) |
| 3. Cable de carga de corriente eléctrica o de comunicación | 7. Estación de carga |
| 4. Red o redes artificiales de corriente alterna o corriente continua puestas a tierra (para líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua) | 8. Receptor de medición |

Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»

Ejemplo de montaje para ensayo de un vehículo con el conector situado en la parte frontal o trasera del vehículo (alimentación por corriente alterna o continua con comunicación con la estación de carga)

Figura 1c

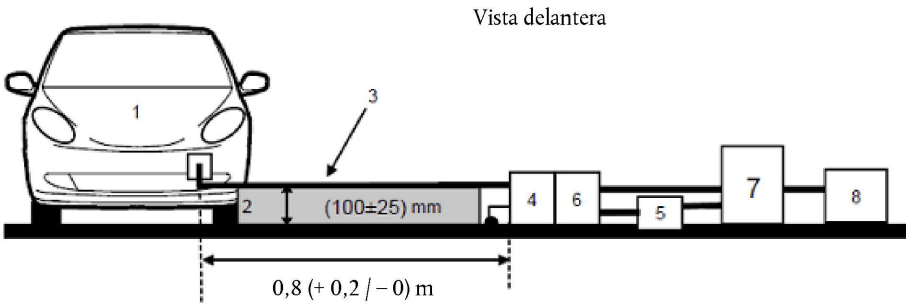
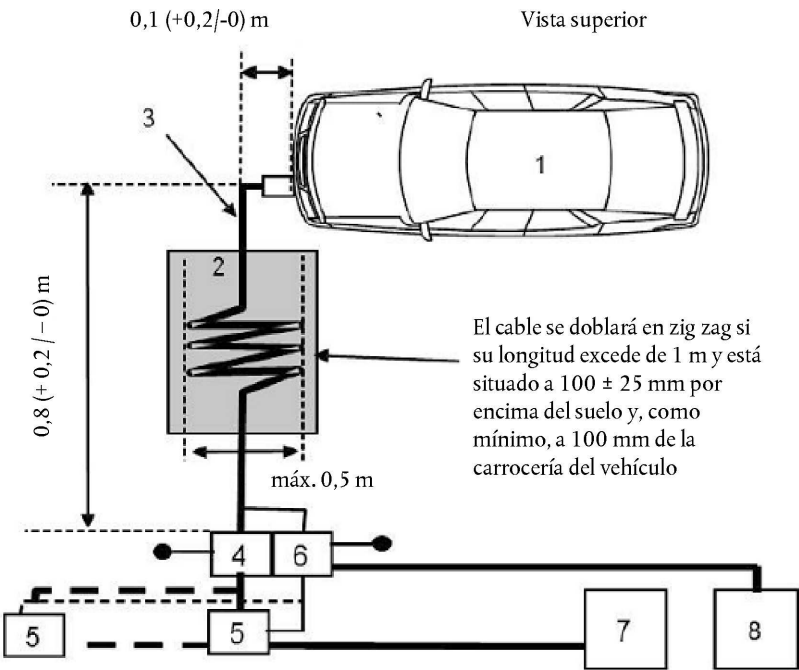


Figura 1d



Leyenda:

- | | |
|--|---|
| 1. Vehículo sometido a ensayo | 5. Base de la toma de corriente |
| 2. Soporte de aislamiento | 6. Estabilizador o estabilizadores de la impedancia con conexión a tierra (para los cables de comunicación) |
| 3. Cable de carga de corriente eléctrica o de comunicación | 7. Estación de carga |
| 4. Red o redes artificiales de corriente alterna o corriente continua puestas a tierra (para líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua) | 8. Receptor de medición |

Figura 2

Medición alternativa para el vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»

Ejemplo de montaje para ensayo de un vehículo con el conector situado en el lateral del vehículo (alimentación por corriente alterna o continua con comunicación con la estación de carga)

Figura 2a

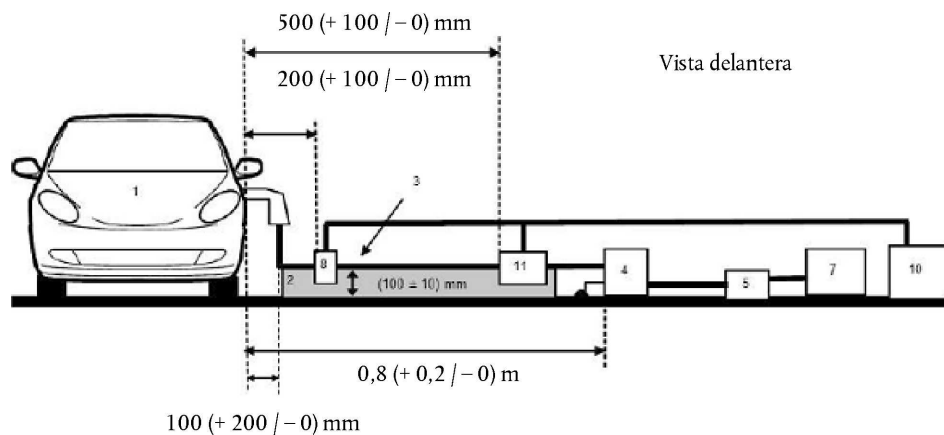
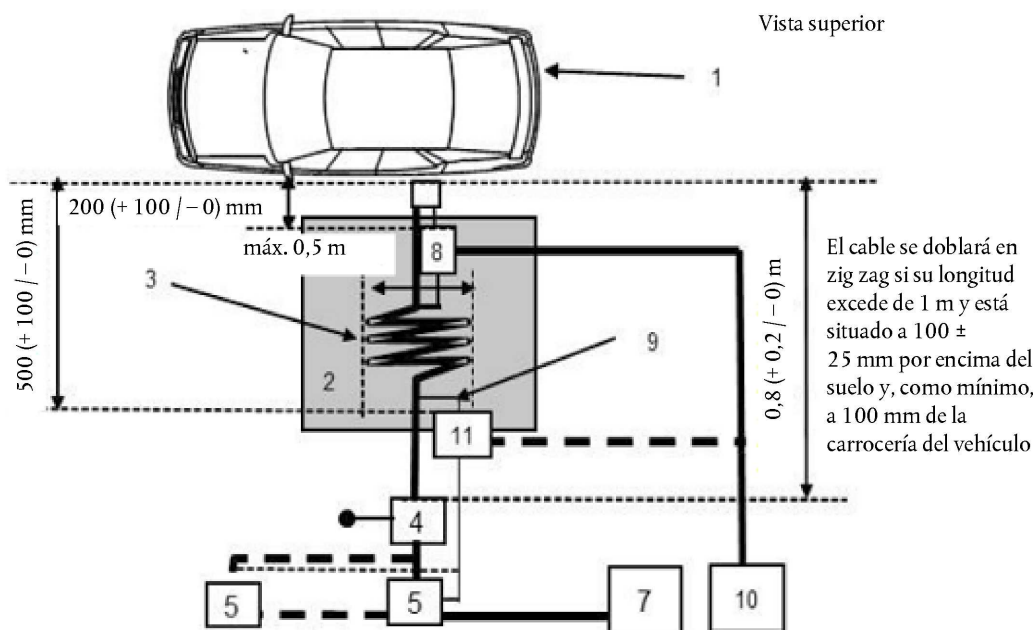


Figura 2b



Leyenda:

- | | |
|--|---------------------------------|
| 1. Vehículo sometido a ensayo | 7. Estación de carga |
| 2. Soporte de aislamiento | 8. Sonda de corriente |
| 3. Cable de carga de corriente eléctrica o de comunicación | 9. Cables de comunicación |
| 4. Red o redes artificiales de corriente alterna o corriente continua puestas a tierra (para líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua) | 10. Receptor de medición |
| 5. Base de la toma de corriente | 11. Sonda de tensión capacitiva |

Medición alternativa para el vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»

Ejemplo de montaje para ensayo de un vehículo con el conector situado en la parte frontal o trasera del vehículo (alimentación por corriente alterna o continua con comunicación con la estación de carga)

Figura 2c

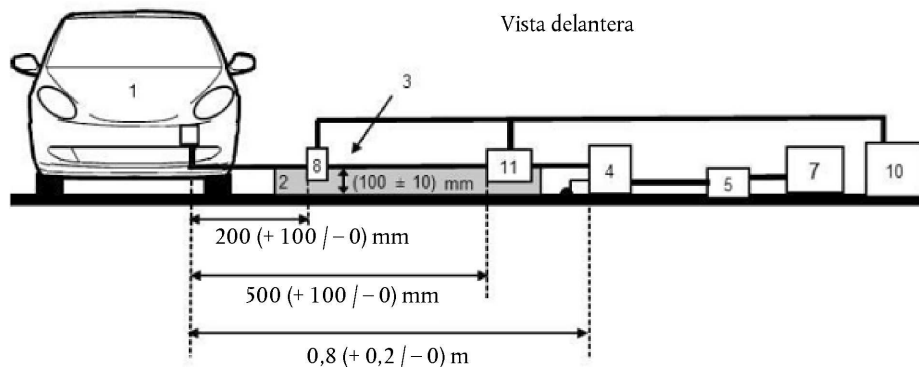
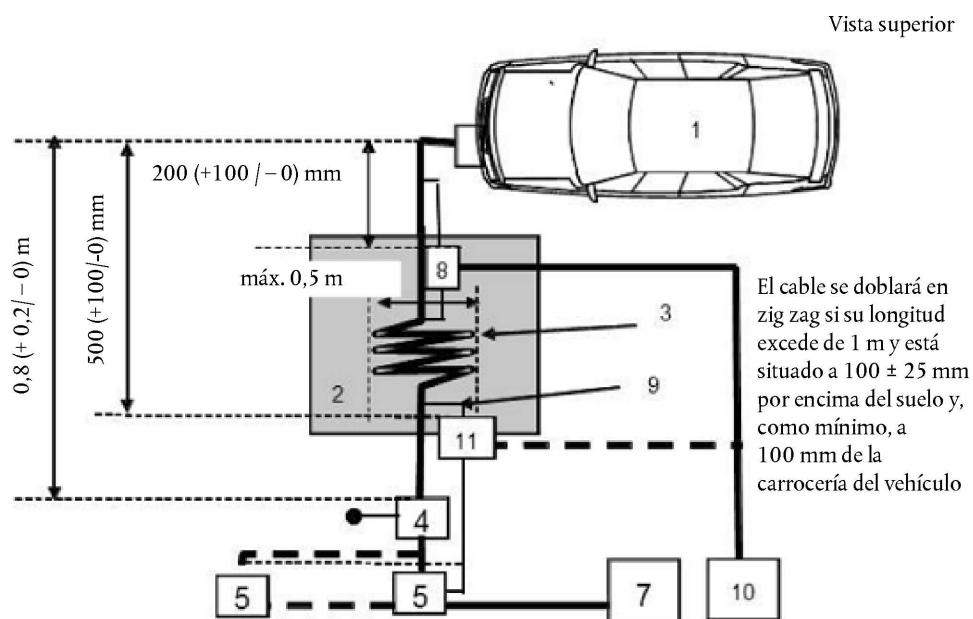


Figura 2d



Leyenda:

- | | |
|--|---|
| 1. Vehículo sometido a ensayo | 7. Estación de carga |
| 2. Soporte de aislamiento | 8. Sonda de corriente (o sonda de tensión capacitiva) |
| 3. Cable de carga de corriente eléctrica o de comunicación | 9. Cables de comunicación |
| 4. Red o redes artificiales de corriente alterna o corriente continua puestas a tierra (para líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua) | 10. Receptor de medición |
| 5. Base de la toma de corriente | 11. Sonda de tensión capacitiva |

ANEXO 15

MÉTODO DE ENSAYO DE LA INMUNIDAD DE LOS VEHÍCULOS A LAS PERTURBACIONES ELÉCTRICAS RÁPIDAS TRANSITORIAS O EN RÁFAGAS CONDUCIDAS POR LAS LÍNEAS DE ALIMENTACIÓN DE CORRIENTE ALTERNA O CORRIENTE CONTINUA

1. GENERALIDADES

- 1.1. El método de ensayo descrito en el presente anexo solo se aplicará a los vehículos. Este método solo se aplica al vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

1.2. Método de ensayo

El objetivo de este ensayo es demostrar la inmunidad de los sistemas electrónicos del vehículo. El vehículo se someterá a las perturbaciones eléctricas rápidas transitorias o en ráfagas conducidas por sus líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua conforme a lo dispuesto en el presente anexo. Durante los ensayos se monitorizará el vehículo.

Salvo disposición en contrario en el presente anexo, el ensayo se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en la norma IEC 61000-4-4.

2. ESTADO DEL VEHÍCULO DURANTE LOS ENSAYOS EN LA CONFIGURACIÓN DE «MODO DE CARGA DEL REESS ACOPLADO A LA RED ELÉCTRICA»

- 2.1. El vehículo no llevará más carga que el equipo de ensayo necesario.

- 2.1.1. El vehículo estará inmovilizado, con el motor APAGADO y en modo de carga.

2.1.2. Condiciones básicas del vehículo

En este apartado se definen las condiciones mínimas de ensayo (en la medida en que sean aplicables) y los criterios de no conformidad para los ensayos de inmunidad del vehículo. Otros sistemas del vehículo que puedan afectar a funciones relacionadas con la inmunidad deberán someterse a ensayo según lo acordado entre el fabricante y el servicio técnico.

Condiciones de ensayo del vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS»	Criterios de no conformidad
El REESS estará en modo de carga. Se mantendrá la batería de tracción en un estado de carga entre el 20 y el 80 % del estado de carga máximo durante toda la medición de la banda de frecuencia (lo cual puede implicar que deba dividirse la medición en varios intervalos temporales, siendo necesario en tal caso descargar la batería de tracción del vehículo antes de comenzar con el intervalo siguiente). Si es posible ajustar el consumo de corriente eléctrica, se fijará la corriente, como mínimo, en el 20 % de su valor nominal.	Vehículo en movimiento.

- 2.1.3. El resto del equipo que puedan conectar permanentemente el conductor o el pasajero deberá estar APAGADO.

- 2.2. Para el seguimiento del vehículo solo podrá utilizarse el equipo que no cause interferencias. Deberán observarse la parte exterior del vehículo y el habitáculo para determinar si se cumplen los requisitos del presente anexo (por ejemplo, empleando una o varias cámaras de vídeo, un micrófono, etc.).

3. EQUIPO DE ENSAYO

- 3.1. El equipo de ensayo consistirá en un plano de referencia de tierra (no es necesaria una sala blindada), un generador de perturbaciones transitorias o en ráfagas, una red de acoplamiento/desacoplamiento (RAD) y una pinza de acoplamiento capacitiva.

- 3.2. El generador de perturbaciones transitorias o en ráfagas cumplirá la condición establecida en el apartado 6.1 de la norma IEC 61000-4-4.

- 3.3. La red de acoplamiento/desacoplamiento cumplirá la condición establecida en el apartado 6.2 de la norma IEC 61000-4-5. Cuando la red de acoplamiento/desacoplamiento no pueda utilizarse en líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua, podrá utilizarse la pinza de acoplamiento capacitiva definida en el apartado 6.3 de la norma IEC 61000-4-4.

4. MONTAJE DEL ENSAYO

- 4.1. El montaje del ensayo del vehículo se basa en el descrito en el apartado 7.2 de la norma IEC 61000-4-4 para la realización de ensayos de tipo en laboratorio.

- 4.2. El vehículo se colocará directamente en el plano de referencia de tierra.
- 4.3. El servicio técnico realizará el ensayo con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7.7.2.1 del presente Reglamento.

Por otro lado, si el fabricante facilita las medidas procedentes de un laboratorio de ensayo acreditado para las partes aplicables de la norma ISO 17025 y reconocido por la autoridad de homologación de tipo, el servicio técnico puede optar por no realizar el ensayo para confirmar que el vehículo cumple los requisitos del presente anexo.

5. GENERACIÓN DEL NIVEL DE ENSAYO REQUERIDO

5.1. Método de ensayo

- 5.1.1. Se utilizará el método de ensayo conforme a la norma IEC 61000-4-4 para establecer los requisitos del nivel de ensayo.

5.1.2. Fase de ensayo

Se colocará el vehículo en el plano de referencia de tierra. Se aplicarán al vehículo, en las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua, las perturbaciones eléctricas rápidas transitorias o en ráfagas, en modos comunes, utilizando la red de acoplamiento/desacoplamiento con arreglo a la descripción de la figura 1 del apéndice 1 del presente anexo.

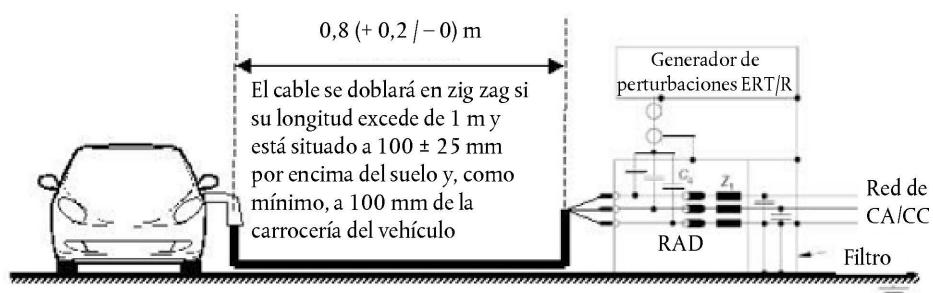
En el informe de ensayo deberá indicarse el montaje del ensayo.

Apéndice

Figura 1

Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS» acoplado a la red eléctrica con líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua

Montaje para ensayo del vehículo sometido a perturbaciones eléctricas rápidas transitorias o en ráfaga (ERT/R)



ANEXO 16

**MÉTODO DE ENSAYO DE LA INMUNIDAD DE LOS VEHÍCULOS A LAS ONDAS DE CHOQUE
CONDUCIDAS POR LAS LÍNEAS DE ALIMENTACIÓN DE CORRIENTE ALTERNA O CORRIENTE
CONTINUA**

1. GENERALIDADES

- 1.1. El método de ensayo descrito en el presente anexo solo se aplicará a los vehículos. Este método solo se aplica al vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

1.2. Método de ensayo

El objetivo de este ensayo es demostrar la inmunidad de los sistemas electrónicos del vehículo. El vehículo se someterá a ondas de choque conducidas por sus líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua, conforme a lo dispuesto en el presente anexo. Durante los ensayos se monitorizará el vehículo.

Salvo disposición en contrario en el presente anexo, el ensayo se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en la norma IEC 61000-4-5.

2. ESTADO DEL VEHÍCULO DURANTE LOS ENSAYOS EN LA CONFIGURACIÓN DE «MODO DE CARGA DEL REESS ACOPLADO A LA RED ELÉCTRICA»

- 2.1. El vehículo no llevará más carga que el equipo de ensayo necesario.

- 2.1.1. El vehículo estará inmovilizado, con el motor APAGADO y en modo de carga.

2.1.2. Condiciones básicas del vehículo

En este apartado se definen las condiciones mínimas de ensayo (en la medida en que sean aplicables) y los criterios de no conformidad para los ensayos de inmunidad del vehículo. Otros sistemas del vehículo que puedan afectar a funciones relacionadas con la inmunidad deberán someterse a ensayo según lo acordado entre el fabricante y el servicio técnico.

Condiciones de ensayo del vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS»	Criterios de no conformidad
El REESS estará en modo de carga. Se mantendrá la batería de tracción en un estado de carga entre el 20 y el 80 % del estado de carga máximo durante toda la medición de la banda de frecuencia (lo cual puede implicar que deba dividirse la medición en varios intervalos temporales, siendo necesario en tal caso descargar la batería de tracción del vehículo antes de comenzar con el intervalo siguiente). Si es posible ajustar el consumo de corriente eléctrica, se fijará la corriente, como mínimo, en el 20 % de su valor nominal.	Vehículo en movimiento.

- 2.1.3. El resto del equipo que puedan conectar permanentemente el conductor o el pasajero deberá estar APAGADO.

- 2.2. Para el seguimiento del vehículo solo podrá utilizarse equipo que no cause interferencias. Deberán observarse la parte exterior del vehículo y el habitáculo para determinar si se cumplen los requisitos del presente anexo (por ejemplo, empleando una o varias cámaras de vídeo, un micrófono, etc.).

3. EQUIPO DE ENSAYO

- 3.1. El equipo de ensayo consistirá en un plano de referencia de tierra (no es necesaria una sala blindada), un generador de ondas de choque y una red de acoplamiento/desacoplamiento.

- 3.2. El generador de ondas de choque cumplirá la condición establecida en el apartado 6.1 de la norma IEC 61000-4-5.

- 3.3. La red de acoplamiento/desacoplamiento cumplirá la condición establecida en el apartado 6.3 de la norma IEC 61000-4-5.

4. Montaje del ensayo

- 4.1. El montaje del ensayo del vehículo se basa en el descrito en el apartado 7.2 de la norma IEC 61000-4-5.

- 4.2. El vehículo se colocará directamente en el plano de referencia de tierra.

- 4.3. El servicio técnico realizará el ensayo con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7.8.2.1 del presente Reglamento.

Por otro lado, si el fabricante facilita las medidas procedentes de un laboratorio de ensayo acreditado para las partes aplicables de la norma ISO 17025 y reconocido por la autoridad de homologación de tipo, el servicio técnico puede optar por no realizar el ensayo para confirmar que el vehículo cumple los requisitos del presente anexo.

5. GENERACIÓN DEL NIVEL DE ENSAYO REQUERIDO

5.1. Método de ensayo

- 5.1.1. Se utilizará el método de ensayo conforme a la norma IEC 61000-4-5 para establecer los requisitos del nivel de ensayo.

5.1.2. Fase de ensayo

Se colocará el vehículo en el plano de referencia de tierra. Se aplicarán al vehículo, en las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua, ondas de choque eléctricas entre cada línea y la tierra, así como entre las líneas, utilizando la red de acoplamiento/desacoplamiento (RAD) con arreglo a la descripción de las figuras 1 a 4 del apéndice 1 del presente anexo.

En el informe de ensayo deberá indicarse el montaje del ensayo.

Apéndice

Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»

Figura 1

Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Acoplamiento entre las líneas para las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua (monofásico)

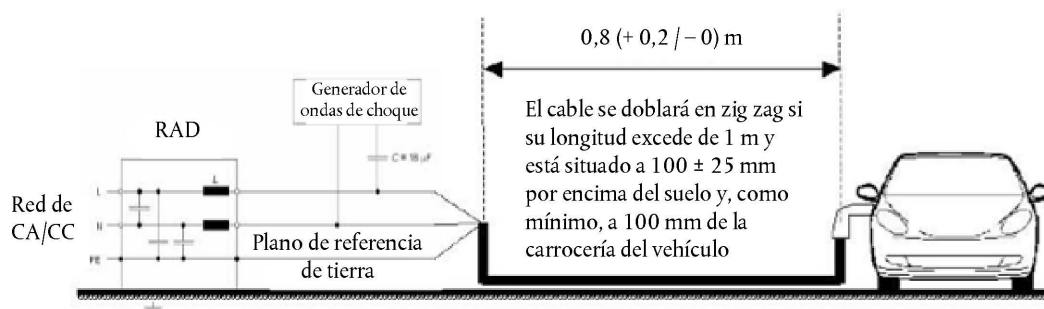


Figura 2

Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Acoplamiento entre cada línea y la tierra para las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua (monofásico)

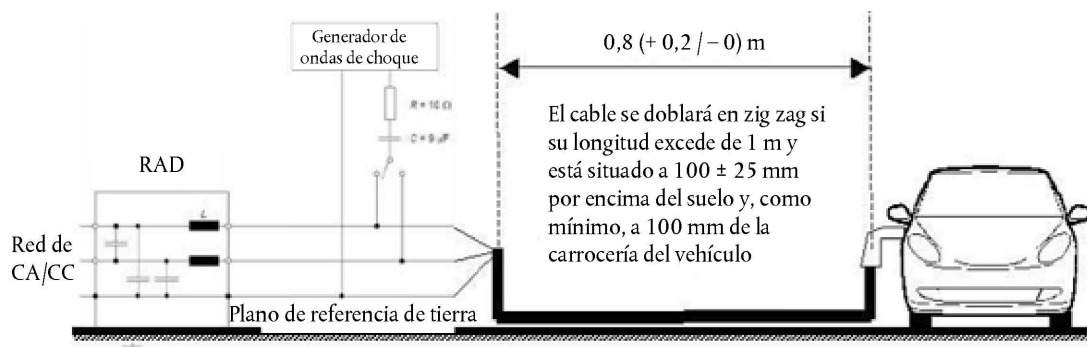


Figura 3

Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Acoplamiento entre las líneas para las líneas de alimentación de corriente alterna (trifásico)

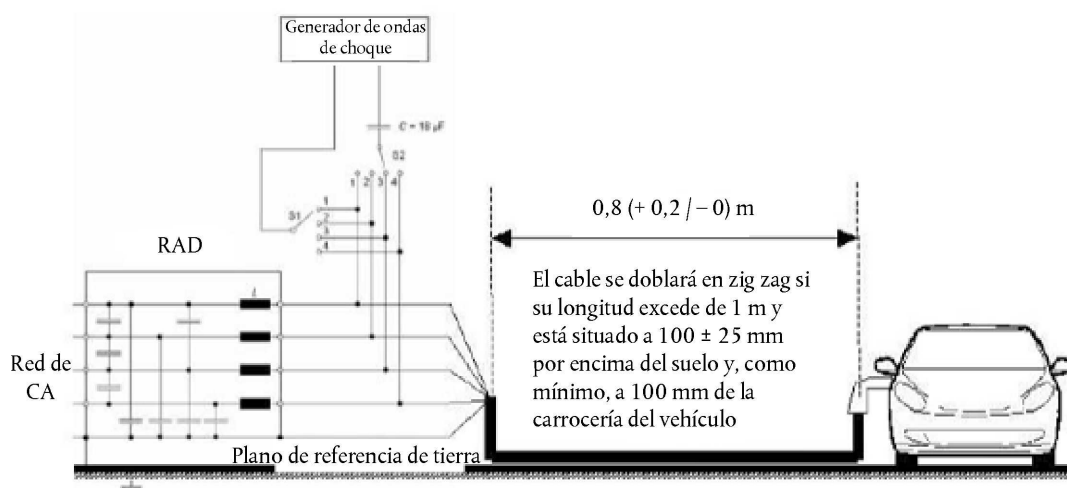
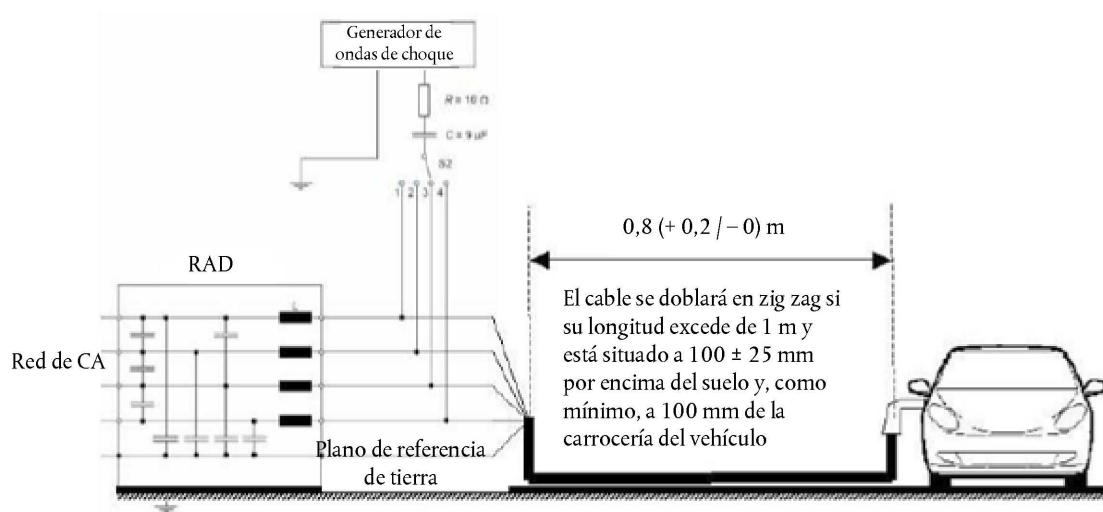


Figura 4

Vehículo en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Acoplamiento entre cada línea y la tierra para las líneas de alimentación de corriente alterna (trifásico)



ANEXO 17

MÉTODO O MÉTODOS DE ENSAYO DE LA EMISIÓN DE PERTURBACIONES ARMÓNICAS GENERADAS POR UN SUBCONJUNTO ELÉCTRICO O ELECTRÓNICO EN LAS LÍNEAS DE ALIMENTACIÓN DE CORRIENTE ALTERNA

1. GENERALIDADES

- 1.1. El método de ensayo descrito en el presente anexo se aplicará a los SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

1.2. Método de ensayo

El objetivo de este ensayo es medir el nivel de perturbaciones armónicas generadas por un SEE, en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica», a través de sus líneas de alimentación de corriente alterna, para garantizar su compatibilidad con entornos residenciales, comerciales y de industria ligera.

Salvo disposición en contrario en el presente anexo, el ensayo se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en las normas:

- a) IEC 61000-3-2 para corriente de entrada en modo de carga ≤ 16 A por fase, en equipos de clase A;
- b) IEC 61000-3-12 para corriente de entrada en modo de carga > 16 A y ≤ 75 A por fase.

2. ESTADO DEL SEE DURANTE LOS ENSAYOS

- 2.1. El SEE deberá estar en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

Se mantendrá la batería de tracción en un estado de carga entre el 20 y el 80 % del estado de carga máximo durante toda la medición de la banda de frecuencia (lo cual puede implicar que deba dividirse la medición en varios intervalos temporales, siendo necesario en tal caso descargar la batería de tracción del vehículo antes de comenzar con el intervalo siguiente).

Si es posible ajustar el consumo de corriente eléctrica, se fijará la corriente, como mínimo, en el 80 % de su valor nominal.

3. PREPARACIÓN DEL ENSAYO

- 3.1. El periodo de observación destinado a las mediciones será el definido para el equipo cuasi-estacionario en el cuadro 4 de la norma IEC 61000-3-2.
- 3.2. El montaje del ensayo para un SEE monofásico en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» se muestra en la figura 1 del apéndice 1 del presente anexo.
- 3.3. El montaje del ensayo para un SEE trifásico en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» se muestra en la figura 2 del apéndice 1 del presente anexo.

4. REQUISITOS DE ENSAYO

- 4.1. Las perturbaciones armónicas de corriente pares e impares se medirán hasta el cuadragésimo.
- 4.2. Los límites para los SEE monofásicos o trifásicos en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» con corriente de entrada ≤ 16 A por fase figuran en el cuadro 10 del apartado 7.11.2.1 del presente Reglamento.
- 4.3. Los límites para los SEE monofásicos en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» con corriente de entrada > 16 A y ≤ 75 A por fase figuran en el cuadro 11 del apartado 7.11.2.2 del presente Reglamento.
- 4.4. Los límites para los SEE trifásicos en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» con corriente de entrada > 16 A y ≤ 75 A por fase figuran en el cuadro 12 del apartado 7.11.2.2 del presente Reglamento.
- 4.5. En el caso de los SEE trifásicos en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» con corriente de entrada > 16 A y ≤ 75 A por fase, podrán aplicarse los límites que figuran en el cuadro 13 del apartado 7.11.2.2 del presente Reglamento, cuando se cumpla, al menos, una de las tres condiciones [a), b) o c)] del apartado 5.2 de la norma IEC 61000-3-12.

Apéndice

Figura 1

SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Montaje del ensayo de un SEE monofásico

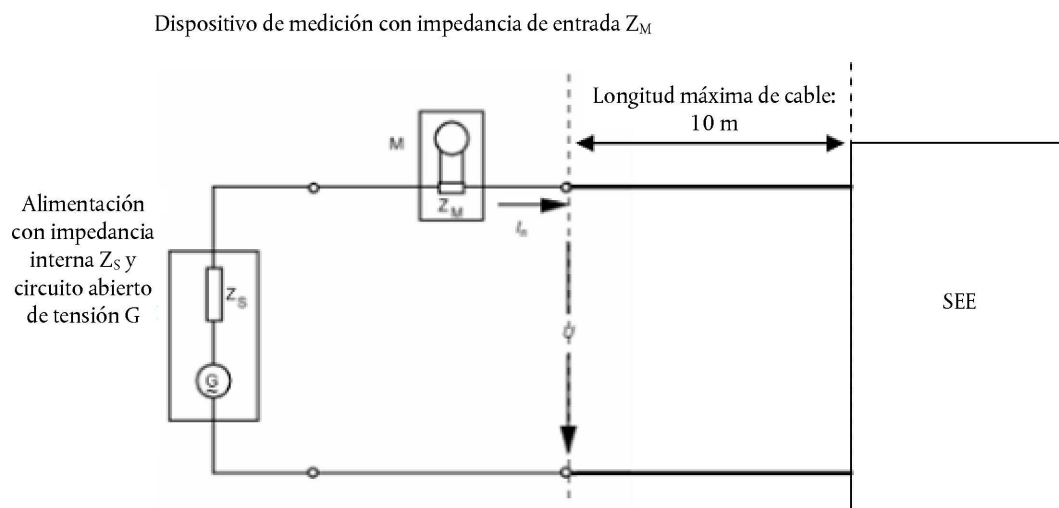
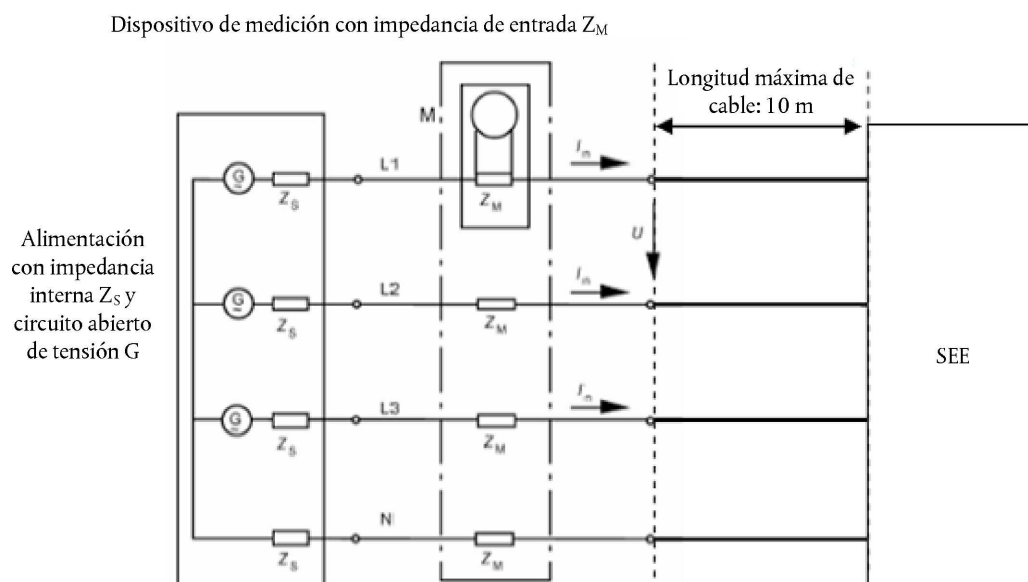


Figura 2

SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Montaje del ensayo de un SEE trifásico



ANEXO 18

MÉTODO O MÉTODOS DE ENSAYO DE LA EMISIÓN DE VARIACIONES DE TENSIÓN, FLUCTUACIONES DE TENSIÓN Y FLICKER GENERADOS POR UN SUBCONJUNTO ELÉCTRICO O ELECTRÓNICO EN LAS LÍNEAS DE ALIMENTACIÓN DE CORRIENTE ALTERNA

1. GENERALIDADES

- 1.1. El método de ensayo descrito en el presente anexo se aplicará a los SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

1.2. Método de ensayo

El objetivo de este ensayo es medir el nivel de variaciones de tensión, fluctuaciones de tensión y *flicker* generados por el SEE, en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica», a través de sus líneas de alimentación de corriente alterna, para garantizar su compatibilidad con entornos residenciales, comerciales y de industria ligera.

Salvo disposición en contrario en el presente anexo, el ensayo se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en las normas:

- a) IEC 61000-3-3 para corriente nominal en la configuración de «modo de carga del REESS», ≤ 16 A por fase y sin sujeción a una conexión condicional;
- b) IEC 61000-3-11 para corriente nominal en la configuración de «modo de carga del REESS», > 16 A y ≤ 75 A por fase y con sujeción a una conexión condicional.

2. ESTADO DEL SEE DURANTE LOS ENSAYOS

- 2.1. El SEE deberá estar en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

Se mantendrá la batería de tracción en un estado de carga entre el 20 y el 80 % del estado de carga máximo durante toda la medición de la banda de frecuencia (lo cual puede implicar que deba dividirse la medición en varios intervalos temporales, siendo necesario en tal caso descargar la batería de tracción del vehículo antes de comenzar con el intervalo siguiente).

Si es posible ajustar el consumo de corriente eléctrica, se fijará la corriente, como mínimo, en el 80 % de su valor nominal.

3. PREPARACIÓN DEL ENSAYO

- 3.1. Los ensayos de un SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» con corriente nominal ≤ 16 A por fase y sin sujeción a una conexión condicional se realizarán de conformidad con lo dispuesto en el apartado 4 de la norma IEC 61000-3-3.
- 3.2. Los ensayos de un SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» con corriente nominal > 16 A y ≤ 75 A por fase y con sujeción a una conexión condicional se realizarán de conformidad con lo dispuesto en el apartado 6 de la norma IEC 61000-3-11.
- 3.3. El montaje del ensayo para un SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» se muestra en las figuras 1a y 1b del apéndice 1 del presente anexo.

4. REQUISITOS DE ENSAYO

- 4.1. Los parámetros que deben determinarse con respecto al tiempo son «el valor de *flicker* de corta duración», «el valor de *flicker* de larga duración» y «la variación relativa de tensión».
- 4.2. Los límites para un SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» con corriente de entrada ≤ 16 A por fase y sin sujeción a una conexión condicional figuran en el apartado 7.12.2.1 del presente Reglamento.
- 4.3. Los límites para un SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» con corriente de entrada > 16 A y ≤ 75 A por fase y con sujeción a una conexión condicional figuran en el apartado 7.12.2.2 del presente Reglamento.

Apéndice

Figura 1a

SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Montaje del ensayo de un SEE monofásico

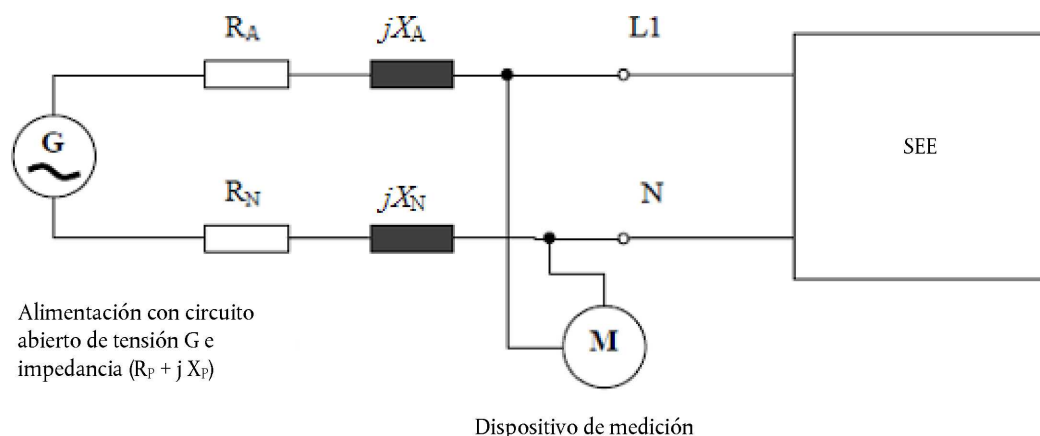
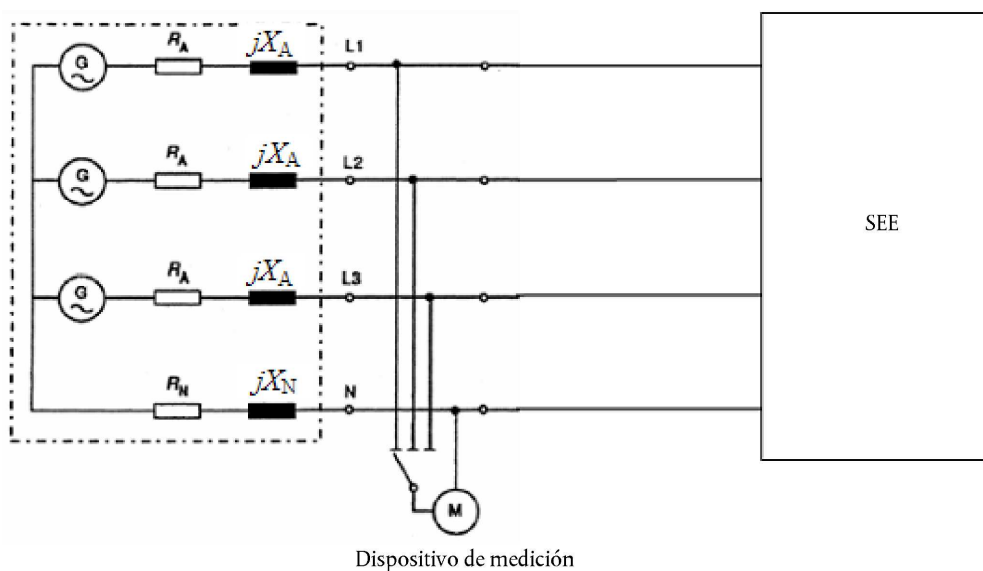


Figura 1b

SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Montaje del ensayo de un SEE trifásico

Alimentación con circuito abierto de tensión G e impedancia $(R_P + j X_P)$



ANEXO 19

MÉTODO O MÉTODOS DE ENSAYO DE LA EMISIÓN DE PERTURBACIONES CONDUcidas DE RADIOFRECUENCIA GENERADAS POR UN SUBCONJUNTO ELÉCTRICO O ELECTRÓNICO EN LAS LÍNEAS DE ALIMENTACIÓN DE CORRIENTE ALTERNA O CORRIENTE CONTINUA

1. GENERALIDADES

- 1.1. El método de ensayo descrito en el presente anexo se aplicará a los SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

1.2. Método de ensayo

El objetivo de este ensayo es medir el nivel de perturbaciones conducidas de radiofrecuencia generadas por el SEE, en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica», a través de sus líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua, para garantizar su compatibilidad con entornos residenciales, comerciales y de industria ligera.

Salvo disposición en contrario en el presente anexo, el ensayo se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en la norma CISPR 16-2-1).

2. ESTADO DEL SEE DURANTE LOS ENSAYOS

- 2.1. El SEE deberá estar en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»,

Se mantendrá la batería de tracción en un estado de carga entre el 20 y el 80 % del estado de carga máximo durante toda la medición de la banda de frecuencia (lo cual puede implicar que deba dividirse la medición en varias subbandas, siendo necesario en tal caso descargar la batería de tracción del vehículo antes de comenzar con la subbanda siguiente).

Si el ensayo no se lleva a cabo con un REESS, el SEE deberá probarse a la corriente nominal. Si es posible ajustar el consumo de corriente eléctrica, se fijará la corriente, como mínimo, en el 80 % de su valor nominal.

3. PREPARACIÓN DEL ENSAYO

- 3.1. El ensayo se realizará con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7.4.1 de la norma CISPR 16-2-1 para equipos colocados en una mesa de ensayo.
- 3.2. La red artificial que debe utilizarse para las mediciones en el vehículo se define en el apartado 4.3 de la norma CISPR 16-1-2.

Redes artificiales

Las redes artificiales se colocarán directamente en el plano de referencia de tierra. Las carcasas de las redes artificiales deberán estar sujetas al plano de referencia de tierra.

Las emisiones conducidas por las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua se medirán sucesivamente en cada línea mediante la conexión del receptor de medición con el puerto de medición de la red artificial vinculada, estando el puerto de medición de la red artificial insertado en las otras líneas de alimentación con unas terminales con una carga de 50 Ω .

La red artificial se colocará en la parte frontal, en paralelo y en el mismo lado que el conector de carga del vehículo.

- 3.3. El montaje del ensayo para la conexión del SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» se muestra en la figura 1 del apéndice 1 del presente anexo.
- 3.4. Las mediciones se realizarán con un analizador de espectro o un receptor de barrido. En los cuadros 1 y 2 se definen los parámetros que deben utilizarse.

Cuadro 1

Parámetros del analizador de espectro

Rangos de frecuencia (MHz)	Detector de pico		Detector de cuasi-pico		Detector de valor medio	
	RBW a – 3 dB	Tiempo de barrido	RBW a – 6 dB	Tiempo de barrido	RBW a – 3 dB	Tiempo de barrido
De 0,15 a 30	9-10 kHz	10 s/MHz	9 kHz	200 s/MHz	9-10 kHz	10 s/MHz

Nota: Si se utiliza un analizador de espectro para las mediciones de picos, el ancho de banda del vídeo será al menos tres veces superior al ancho de banda de la resolución (RBW).

Cuadro 2

Parámetros del receptor de barrido

Rangos de frecuencia (MHz)	Detector de pico			Detector de cuasi-pico			Detector de valor medio		
	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ⁽⁴⁾	Duración del ensayo	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ⁽⁴⁾	Duración del ensayo	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ⁽⁴⁾	Duración del ensayo
De 0,15 a 30	9 kHz	5 kHz	50 ms	9 kHz	5 kHz	1 s	9 kHz	5 kHz	50 ms

⁽⁴⁾ En el caso de las perturbaciones exclusivamente de banda ancha, las dimensiones de los escalones de frecuencia pueden aumentarse hasta un valor que no supere el valor del ancho de banda (BW).

Nota: En el caso de las emisiones generadas por los motores con conmutadores de escobillas sin una unidad de control electrónica, las dimensiones máximas de los escalones pueden aumentarse hasta cinco veces el ancho de banda.

4. REQUISITOS DE ENSAYO

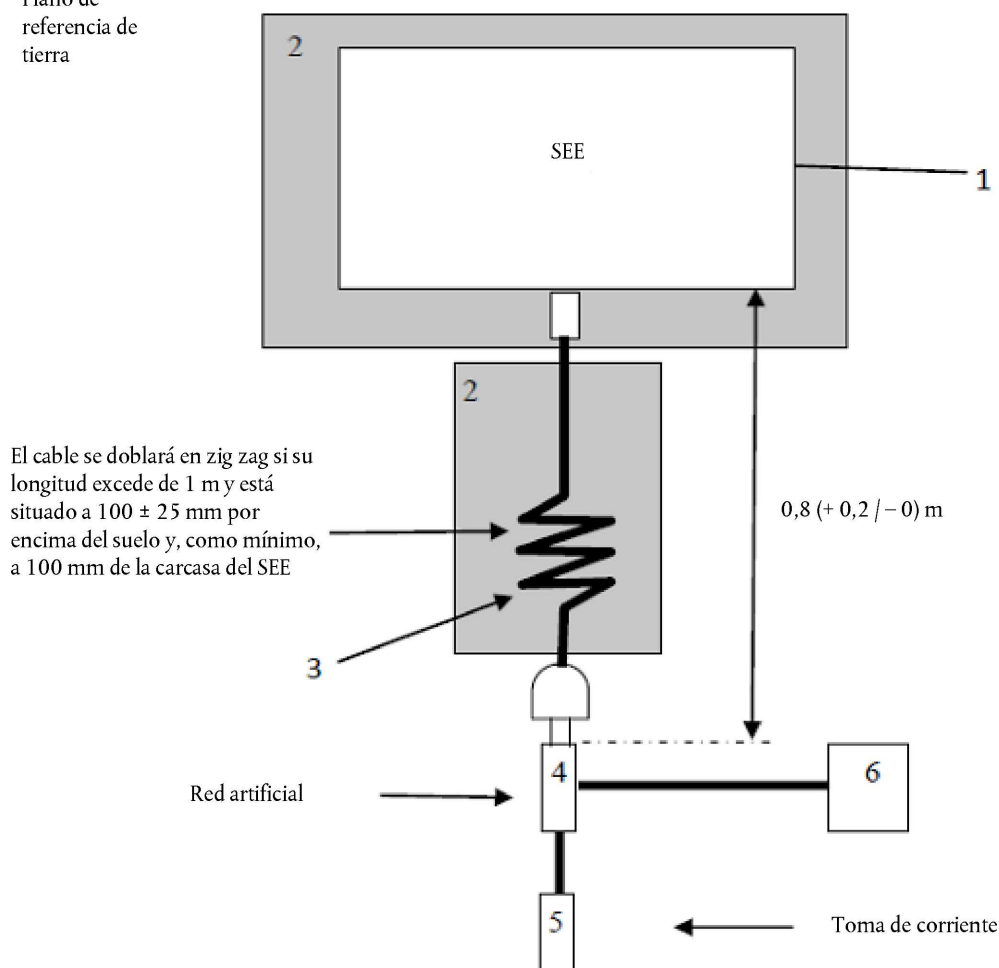
- 4.1. Los límites se aplicarán en toda la gama de frecuencias que va desde los 0,15 hasta los 30 MHz para las mediciones llevadas a cabo dentro de una cámara semianecoica o en una zona de ensayos exterior.
- 4.2. Las mediciones se realizarán con detectores de valor medio y con detectores bien de cuasi-pico, bien de pico. Los límites para las líneas de corriente alterna se indican en el cuadro 14 del apartado 7.13.2.1 del presente Reglamento y, para las líneas de corriente continua, en el cuadro 15 del apartado 7.13.2.2 del presente Reglamento. Si se utilizan detectores de pico, se aplicará un factor de corrección de 20 dB, tal como se define en la norma CISPR 12.

Apéndice

Figura 1

SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»

Plano de
referencia de
tierra



Leyenda:

1. SEE sometido a ensayo
2. Soporte de aislamiento
3. Cable de carga
4. Red o redes artificiales de corriente alterna o corriente continua puestas a tierra
5. Base de la toma de corriente
6. Receptor de medición

ANEXO 20

MÉTODO O MÉTODOS DE ENSAYO DE LA EMISIÓN DE PERTURBACIONES CONDUcidas DE RADIOFRECUENCIA GENERADAS POR UN SUBCONJUNTO ELÉCTRICO O ELECTRÓNICO EN EL ACCESO A LA RED Y LAS TELECOMUNICACIONES

1. GENERALIDADES

- 1.1. El método de ensayo descrito en el presente anexo se aplicará a los SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

1.2. Método de ensayo

El objetivo de este ensayo es medir el nivel de perturbaciones conducidas de radiofrecuencia generadas por el SEE, en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica», a través de su acceso a la red y las telecomunicaciones, para garantizar su compatibilidad con entornos residenciales, comerciales y de industria ligera.

Salvo disposición en contrario en el presente anexo, el ensayo se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en la norma CISPR 22.

2. ESTADO DEL SEE DURANTE LOS ENSAYOS

- 2.1. El SEE deberá estar en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

Se mantendrá la batería de tracción en un estado de carga entre el 20 y el 80 % del estado de carga máximo durante toda la medición de la banda de frecuencia (lo cual puede implicar que deba dividirse la medición en varias subbandas, siendo necesario en tal caso descargar la batería de tracción del vehículo antes de comenzar con la subbanda siguiente).

Si el ensayo no se lleva a cabo con un REESS, el SEE deberá probarse a la corriente nominal. Si es posible ajustar el consumo de corriente eléctrica, se fijará la corriente, como mínimo, en el 80 % de su valor nominal.

3. PREPARACIÓN DEL ENSAYO

- 3.1. Los ensayos se realizarán conforme a lo dispuesto en los apartados 8 y 9 de la norma CISPR 22 para las emisiones conducidas.

3.2. Estabilizador de la impedancia

Los cables de comunicación se conectarán con el vehículo a través del estabilizador de la impedancia.

En el apartado 9.6.2 de la norma CISPR 22 se define el estabilizador de la impedancia al que deben conectarse los cables de la red y de comunicación.

El estabilizador de la impedancia se colocará directamente en el plano de referencia de tierra. La carcasa del estabilizador de la impedancia deberá estar sujeta al plano de referencia de tierra.

Las emisiones conducidas por las líneas de red y de telecomunicaciones se medirán sucesivamente en cada línea mediante la conexión del receptor de medición con el puerto de medición del estabilizador de la impedancia vinculado, estando el puerto de medición del estabilizador insertado en las otras líneas de alimentación con unas terminales con una carga de 50 Ω .

La red artificial se colocará en la parte frontal, en paralelo y en el mismo lado que el conector de carga del vehículo.

- 3.3. El montaje del ensayo para la conexión del SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica» se muestra en la figura 1 del apéndice del presente anexo.

- 3.4. Las mediciones se realizarán con un analizador de espectro o un receptor de barrido. En los cuadros 1 y 2 se definen los parámetros que deben utilizarse.

Cuadro 1

Parámetros del analizador de espectro

Rangos de frecuencia (MHz)	Detector de pico		Detector de cuasi-pico		Detector de valor medio	
	RBW a – 3 dB	Tiempo de barrido	RBW a – 6 dB	Tiempo de barrido	RBW a – 3 dB	Tiempo de barrido
De 0,15 a 30	9-10 kHz	10 s/MHz	9 kHz	200 s/MHz	9-10 kHz	10 s/MHz

Nota: Si se utiliza un analizador de espectro para las mediciones de picos, el ancho de banda del vídeo será al menos tres veces superior al ancho de banda de la resolución (RBW).

Cuadro 2

Parámetros del receptor de barrido

Rangos de frecuencia (MHz)	Detector de pico			Detector de cuasi-pico			Detector de valor medio		
	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ⁽⁴⁾	Duración del ensayo	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ⁽⁴⁾	Duración del ensayo	BW a – 6 dB	Dimensiones de los escalones ⁽⁴⁾	Duración del ensayo
De 0,15 a 30	9 kHz	5 kHz	50 ms	9 kHz	5 kHz	1 s	9 kHz	5 kHz	50 ms

⁽⁴⁾ En el caso de las perturbaciones exclusivamente de banda ancha, las dimensiones de los escalones de frecuencia pueden aumentarse hasta un valor que no supere el valor del ancho de banda (BW).

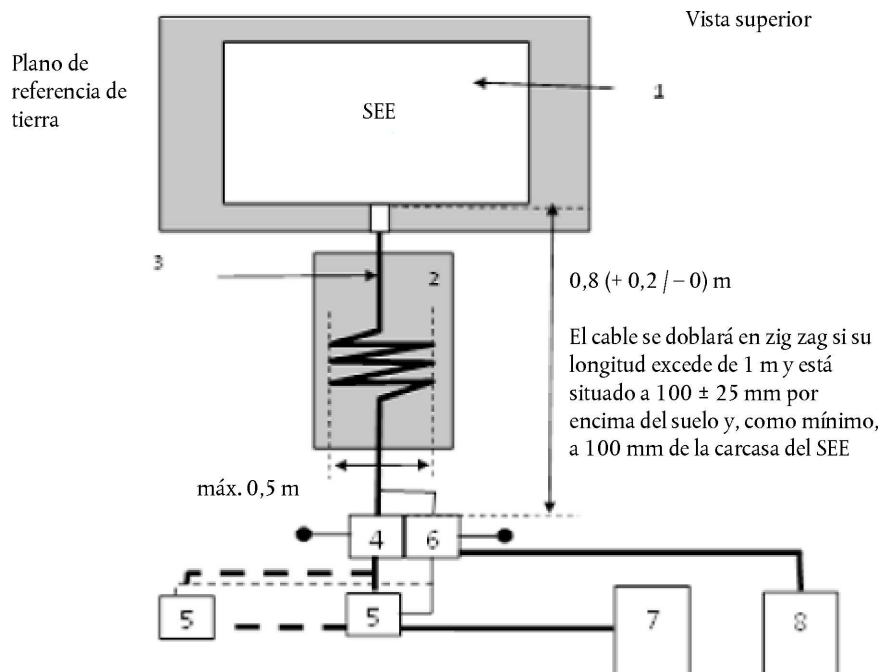
4. REQUISITOS DE ENSAYO

4.1. Los límites se aplicarán en toda la gama de frecuencias que va desde los 0,15 hasta los 30 MHz para las mediciones llevadas a cabo dentro de una cámara semianecoica o en una zona de ensayos exterior.

4.2. Las mediciones se realizarán con detectores de valor medio y con detectores bien de cuasi-pico, bien de pico. Los límites figuran en el cuadro 16 del apartado 7.14.2.1 del presente Reglamento. Si se utilizan detectores de pico, se aplicará un factor de corrección de 20 dB, tal como se define en la norma CISPR 12.

Apéndice

Figura 1

SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»

Leyenda:

1. SEE sometido a ensayo
2. Soporte de aislamiento
3. Cable de carga de corriente eléctrica o de comunicación
4. Red o redes artificiales de corriente alterna o corriente continua puestas a tierra
5. Base de la toma de corriente
6. Estabilizador o estabilizadores de la impedancia con conexión a tierra
7. Estación de carga
8. Receptor de medición

ANEXO 21

MÉTODO DE ENSAYO DE LA INMUNIDAD DE UN SUBCONJUNTO ELÉCTRICO O ELECTRÓNICO A LAS PERTURBACIONES ELÉCTRICAS RÁPIDAS TRANSITORIAS O EN RÁFAGAS CONDUCCIDAS POR LAS LÍNEAS DE ALIMENTACIÓN DE CORRIENTE ALTERNA O CORRIENTE CONTINUA

1. GENERALIDADES
- 1.1. El método de ensayo descrito en el presente anexo solo se aplicará a los SEE. Este método se aplica únicamente a los SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

1.2. Método de ensayo

El objetivo de este ensayo es demostrar la inmunidad de los sistemas electrónicos del SEE. El SEE se someterá a unas perturbaciones eléctricas rápidas transitorias o en ráfagas conducidas por sus líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua conforme a lo dispuesto en el presente anexo. Durante los ensayos se monitorizará el SEE.

Salvo disposición en contrario en el presente anexo, el ensayo se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en la norma IEC 61000-4-4.
2. ESTADO DEL SEE DURANTE LOS ENSAYOS EN LA CONFIGURACIÓN DE «MODO DE CARGA DEL REESS ACOPLADO A LA RED ELÉCTRICA»
- 2.1. Condiciones básicas del SEE

En este apartado se definen las condiciones mínimas de ensayo (en la medida en que sean aplicables) y los criterios de no conformidad para los ensayos de inmunidad del SEE.

Condiciones de ensayo del SEE en la configuración de «modo de carga del REESS»	Criterios de no conformidad
El SEE deberá estar en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Se mantendrá la batería de tracción en un estado de carga entre el 20 y el 80 % del estado de carga máximo durante toda la medición de la banda de frecuencia (lo cual puede implicar que deba dividirse la medición en varios intervalos temporales, siendo necesario en tal caso descargar la batería de tracción del vehículo antes de comenzar con el intervalo siguiente). Si es posible ajustar el consumo de corriente eléctrica, se fijará la corriente, como mínimo, en el 20 % de su valor nominal.	Carga incorrecta del SEE (por ejemplo, sobreintensidad o sobretensión)

2.2. Para el seguimiento del SEE solo podrá utilizarse el equipo que no cause interferencias. Deberá observarse el SEE para determinar si se cumplen los requisitos del presente anexo (por ejemplo, empleando una o varias cámaras de vídeo, un micrófono, etc.).
3. EQUIPO DE ENSAYO
- 3.1. El equipo de ensayo consistirá en un plano de referencia de tierra (no es necesaria una sala blindada), un generador de perturbaciones transitorias o en ráfagas, una red de acoplamiento/desacoplamiento (RAD) y una pinza de acoplamiento capacitiva.

3.2. El generador de perturbaciones transitorias o en ráfagas cumplirá la condición establecida en el apartado 6.1 de la norma IEC 61000-4-4.

3.3. La red de acoplamiento/desacoplamiento cumplirá la condición establecida en el apartado 6.2 de la norma IEC 61000-4-4. Cuando la red de acoplamiento/desacoplamiento no pueda utilizarse en líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua, podrá utilizarse la pinza de acoplamiento capacitiva definida en el apartado 6.3 de la norma IEC 61000-4-4.
4. MONTAJE DEL ENSAYO
- 4.1. El montaje del ensayo del SEE se basa en el descrito en el apartado 7.2 de la norma IEC 61000-4-4 para la realización de ensayos de tipo en laboratorio.

4.2. El SEE se colocará directamente en el plano de referencia de tierra.

- 4.3. El servicio técnico realizará el ensayo con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7.15.2.1 del presente Reglamento.

Por otro lado, si el fabricante facilita las medidas procedentes de un laboratorio de ensayo acreditado para las partes aplicables de la norma ISO 17025 y reconocido por la autoridad de homologación de tipo, el servicio técnico puede optar por no realizar el ensayo para confirmar que el SEE cumple los requisitos del presente anexo.

5. GENERACIÓN DEL NIVEL DE ENSAYO REQUERIDO

5.1. Método de ensayo

- 5.1.1. Se utilizará el método de ensayo conforme a la norma IEC 61000-4-4 para establecer los requisitos del nivel de ensayo.

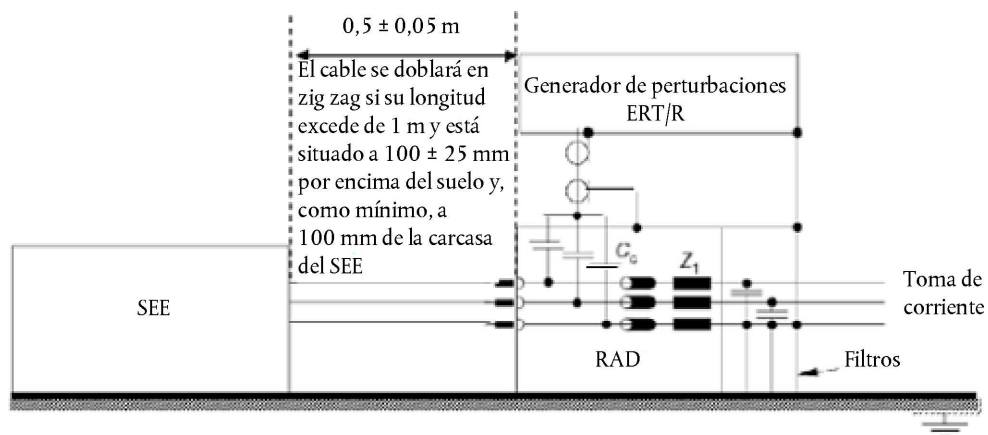
5.1.2. Fase de ensayo

Se colocará el SEE en el plano de referencia de tierra. Se aplicarán al SEE, en las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua, las perturbaciones eléctricas rápidas pasajeras o en ráfagas, en modos comunes, utilizando la red de acoplamiento/desacoplamiento con arreglo a la descripción de la figura 1 del apéndice 1 del presente anexo.

En el informe de ensayo deberá indicarse el montaje del ensayo.

Apéndice

Figura 1

SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»

ANEXO 22

**MÉTODO DE ENSAYO DE LA INMUNIDAD DE LOS SUBCONJUNTOS ELÉCTRICOS O ELECTRÓNICOS
A LAS ONDAS DE CHOQUE CONDUCCIONADAS POR LAS LÍNEAS DE ALIMENTACIÓN DE CORRIENTE
ALTERNA O CORRIENTE CONTINUA**

1. GENERALIDADES

- 1.1. El método de ensayo descrito en el presente anexo solo se aplicará a los SEE. Este método se aplica únicamente a los SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica».

1.2. Método de ensayo

El objetivo de este ensayo es demostrar la inmunidad de los SEE. El SEE se someterá a ondas de choque conducidas por sus líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua, conforme a lo dispuesto en el presente anexo. Durante los ensayos se monitorizará el SEE.

Salvo disposición en contrario en el presente anexo, el ensayo se llevará a cabo con arreglo a lo dispuesto en la norma IEC 61000-4-5.

2. ESTADO DEL SEE DURANTE LOS ENSAYOS EN LA CONFIGURACIÓN DE «MODO DE CARGA DEL REESS ACOPLADO A LA RED ELÉCTRICA»

- 2.1. El SEE estará en modo de carga.

2.1.2. Condiciones básicas del SEE

En este apartado se definen las condiciones mínimas de ensayo (en la medida en que sean aplicables) y los criterios de no conformidad para los ensayos de inmunidad del SEE.

Condiciones de ensayo del vehículo en la configuración de REESS en modo de carga	Criterios de no conformidad
El SEE deberá estar en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Se mantendrá la batería de tracción en un estado de carga entre el 20 y el 80 % del estado de carga máximo durante toda la medición de la banda de frecuencia (lo cual puede implicar que deba dividirse la medición en varias subbandas, siendo necesario en tal caso descargar la batería de tracción del vehículo antes de comenzar con la subbanda siguiente). Si el ensayo no se lleva a cabo con un REESS, el SEE deberá probarse a la corriente nominal. Si es posible ajustar el consumo de corriente eléctrica, se fijará la corriente, como mínimo, en el 20 % de su valor nominal.	Carga incorrecta (por ejemplo, sobreintensidad o sobretensión)

- 2.2. Para el seguimiento del SEE solo podrá utilizarse el equipo que no cause interferencias. Deberá observarse el SEE para determinar si se cumplen los requisitos del presente anexo (por ejemplo, empleando una o varias cámaras de vídeo, un micrófono, etc.).

3. EQUIPO DE ENSAYO

- 3.1. El equipo de ensayo consistirá en un plano de referencia de tierra (no es necesaria una sala blindada), un generador de ondas de choque y una red de acoplamiento/desacoplamiento.
- 3.2. El generador de ondas de choque cumplirá la condición establecida en el apartado 6.1 de la norma IEC 61000-4-5.
- 3.3. La red de acoplamiento/desacoplamiento cumplirá la condición establecida en el apartado 6.3 de la norma IEC 61000-4-5.

4. MONTAJE DEL ENSAYO

- 4.1. El montaje del ensayo del SEE se basa en el descrito en el apartado 7.2 de la norma IEC 61000-4-5.
- 4.2. El SEE se colocará directamente en el plano de referencia de tierra.

- 4.3. El servicio técnico realizará el ensayo con arreglo a lo dispuesto en el apartado 7.16.2.1 del presente Reglamento.

No obstante, si el fabricante facilita las medidas procedentes de un laboratorio de ensayo acreditado para las partes aplicables de la norma ISO 17025 y reconocido por la autoridad de homologación de tipo, el servicio técnico puede optar por no realizar el ensayo para confirmar que el SEE cumple los requisitos del presente anexo.

5. GENERACIÓN DEL NIVEL DE ENSAYO REQUERIDO

5.1. Método de ensayo

- 5.1.1. Se utilizará el método de ensayo conforme a la norma IEC 61000-4-5 para establecer los requisitos del nivel de ensayo.

5.1.2. Fase de ensayo

Se colocará el SEE en el plano de referencia de tierra. Se aplicarán al SEE, en las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua, ondas de choque eléctricas entre cada línea y la tierra, así como entre las líneas, utilizando la red de acoplamiento/desacoplamiento (RAD) con arreglo a la descripción de las figuras 1 a 4 del apéndice 1 del presente anexo.

En el informe de ensayo deberá indicarse el montaje del ensayo.

Apéndice

SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica»

Figura 1

SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Acoplamiento entre las líneas para las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua (monofásico)

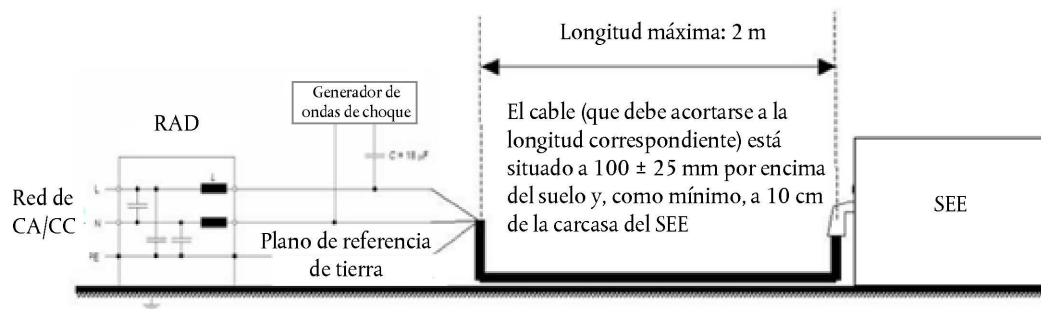


Figura 2

SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Acoplamiento entre cada línea y la tierra para las líneas de alimentación de corriente alterna o corriente continua (monofásico)

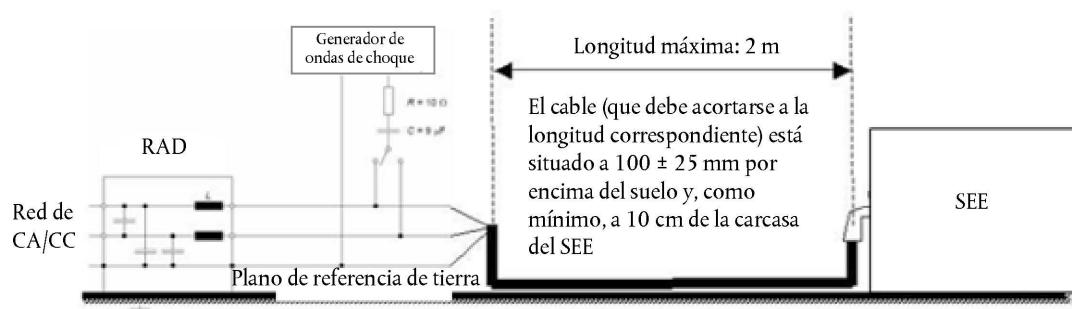


Figura 3

SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Acoplamiento entre las líneas para las líneas de alimentación de corriente alterna (trifásico)

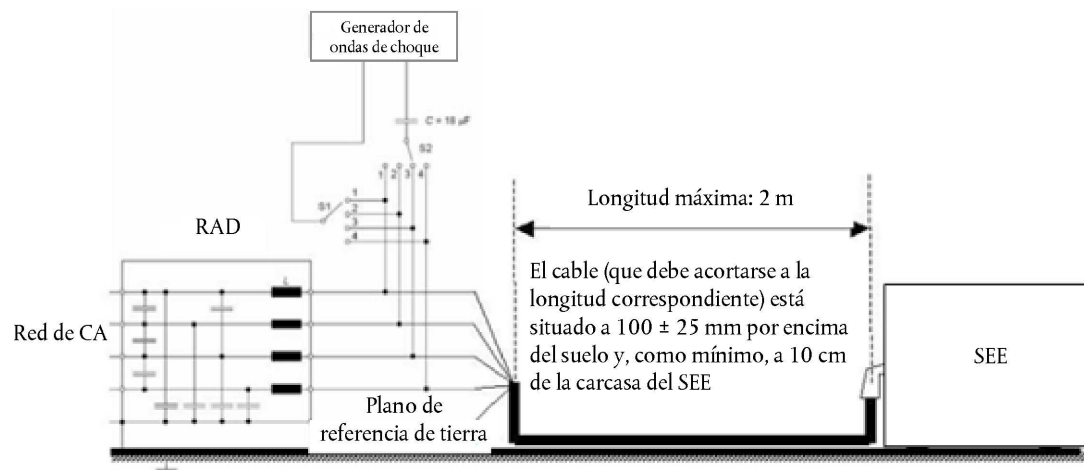


Figura 4

SEE en la configuración de «modo de carga del REESS acoplado a la red eléctrica». Acoplamiento entre cada línea y la tierra para las líneas de alimentación de corriente alterna (trifásico)

