

REGLAMENTO (UE) N° 168/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 15 de enero de 2013****relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) El mercado interior comprende un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales debe estar garantizada. A tal fin, la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, estableció un sistema integral de homologación de tipo CE para dichos vehículos. Aquellos principios deben seguir aplicándose en el caso del presente Reglamento y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento.
- (2) El mercado interior debe basarse en unas normas transparentes, sencillas y coherentes que ofrezcan una seguridad y una claridad jurídicas de las que puedan beneficiarse las empresas y los consumidores por igual.
- (3) Con el fin de simplificar y acelerar la adopción de legislación relativa a la homologación de tipo, se ha introducido un nuevo enfoque normativo en la legislación sobre la homologación de tipo de vehículos de la Unión con arreglo al cual el legislador, en el procedimiento legislativo ordinario, solamente establece las normas y los principios fundamentales y delega en la Comisión la tarea de establecer otros detalles técnicos. Por consiguiente, en lo que se refiere a los requisitos esenciales, el presente Reglamento solamente debe establecer disposiciones fundamentales en materia de seguridad funcional y eficacia medioambiental, y otorgar a la Comisión los poderes para establecer las especificaciones técnicas.

(4) El presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de las medidas adoptadas a escala nacional o de la Unión relativas a la utilización de vehículos de categoría L en las carreteras, tales como los requisitos específicos del permiso de conducción, las limitaciones de la velocidad máxima o las medidas que regulan el acceso a determinadas carreteras.

(5) La vigilancia del mercado del sector del automóvil y, en particular, el de los vehículos de categoría L, debe mejorarse reforzando las disposiciones jurídicas que rigen la conformidad de la producción y especificando las obligaciones de los agentes económicos de la cadena de suministro. En particular, deben aclararse el papel y las responsabilidades de las autoridades de los Estados miembros encargadas de la homologación de tipo y de la vigilancia del mercado, y deben reforzarse los requisitos relativos a la competencia, las obligaciones y el desempeño de los servicios técnicos que realizan ensayos para la homologación de tipo de vehículos. El cumplimiento de los requisitos relativos a la homologación de tipo y a la conformidad de la producción de la legislación que regula el sector del automóvil deben seguir siendo responsabilidades clave de las autoridades de homologación, mientras que la vigilancia del mercado puede ser una competencia compartida entre distintas autoridades nacionales. Es necesario llevar a cabo una coordinación y un seguimiento efectivos a escala nacional y de la Unión para asegurar que las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado apliquen las nuevas medidas de un modo eficaz.

(6) Las obligaciones de las autoridades nacionales establecidas en las disposiciones relativas a la vigilancia del mercado del presente Reglamento son más específicas que las disposiciones correspondientes del Reglamento (CE) n° 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos ⁽⁴⁾.

(7) El presente Reglamento debe contener requisitos esenciales para la protección del medio ambiente y la seguridad funcional de los vehículos. Los principales elementos de los requisitos pertinentes del presente Reglamento se basan en los resultados de la evaluación de impacto de 4 de octubre de 2010 realizada por la Comisión, en la que se analizan distintas opciones enumerando las posibles ventajas y desventajas desde los puntos de vista económico, medioambiental, de la seguridad y social. En el análisis se incluyeron tanto los aspectos cualitativos como cuantitativos. Una vez comparadas las distintas opciones, se identificaron las opciones favoritas, que se eligieron como base del presente Reglamento.

⁽¹⁾ DO C 84 de 17.3.2011, p. 30.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 20 de noviembre de 2012 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 11 de diciembre de 2012.

⁽³⁾ DO L 124 de 9.5.2002, p. 1.

⁽⁴⁾ DO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

- (8) El presente Reglamento tiene por objetivo establecer normas armonizadas para la homologación de tipo de vehículos de categoría L, a fin de garantizar el funcionamiento del mercado interior. Los vehículos de categoría L son vehículos de dos, tres o cuatro ruedas, como los vehículos de motor de dos ruedas, los triciclos de motor y los cuatriciclos de motor. Además, el presente Reglamento tiene por objetivo simplificar el marco jurídico actual, reducir las emisiones de los vehículos de categoría L, obteniendo así una cuota más proporcionada de las emisiones de dicha categoría de vehículos en las emisiones globales de transporte por carretera, aumentar el nivel global de seguridad, adaptarse al progreso técnico y reforzar la normativa sobre vigilancia del mercado.
- (9) Con el fin de garantizar un elevado nivel de seguridad funcional de los vehículos, seguridad laboral y protección medioambiental, deben armonizarse los requisitos técnicos y las normas medioambientales aplicables a los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes con respecto a la homologación de tipo.
- (10) Los objetivos del presente Reglamento no deben verse afectados por determinados sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que se monten en los vehículos después de su introducción en el mercado, matriculación o puesta en servicio. Por lo tanto, deben adoptarse medidas adecuadas para garantizar que los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que puedan montarse en los vehículos y que puedan dificultar significativamente el funcionamiento de sistemas que son esenciales para la seguridad funcional o la protección del medio ambiente se sometan a control previo de la autoridad de homologación antes de su introducción en el mercado, matriculación o puesta en servicio.
- (11) La Directiva 95/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de febrero de 1995, relativa a la velocidad máxima de fábrica, al par máximo y a la potencia máxima neta del motor de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽¹⁾, proporcionó a los Estados miembros la opción de denegar la matriculación inicial y las matriculaciones sucesivas en sus territorios de los vehículos con una potencia máxima neta superior a 74 kW. La correlación prevista entre la seguridad y una limitación absoluta de la potencia no pudo confirmarse en varios estudios científicos. Por ello, y a fin de eliminar los obstáculos internos al comercio en el mercado de la Unión, dicha opción no debe mantenerse. Es necesario introducir otras medidas de seguridad más efectivas para contribuir a reducir el alto número de víctimas mortales y lesiones entre los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas que se producen en los accidentes de tráfico en la Unión.
- (12) El presente Reglamento establece requisitos en materia medioambiental para dos fases, la segunda de las cuales (Euro 5) será obligatoria para los nuevos tipos de vehículos a partir del 1 de enero de 2020, creando así una seguridad de planificación a largo plazo para los fabricantes de vehículos y la industria proveedora. A partir de los futuros datos disponibles, el estudio sobre los efectos medioambientales que exige el presente Reglamento debe proporcionar una ayuda adicional a través de la modelización, la viabilidad técnica y el análisis de coste/eficacia basándose en los últimos datos disponibles. Además, el estudio debe servir, entre otros fines, para evaluar la viabilidad y rentabilidad de los requisitos sobre realización de ensayos para la conformidad en circulación, los requisitos sobre las emisiones fuera de ciclo y el establecimiento de un límite de emisiones de partículas para determinadas categorías o subcategorías. Sobre la base de los resultados del estudio, la Comisión debe examinar la posibilidad de presentar una propuesta que introduzca estos nuevos elementos en la futura legislación relativa a la homologación de tipo, aplicable una vez transcurridas las fases previstas en el presente Reglamento.
- (13) El sistema de homologación de tipo UE tiene por objetivo permitir a cada Estado miembro confirmar que cada tipo de vehículo ha sido sometido a los controles previstos en el presente Reglamento y en los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento, y que el fabricante del vehículo ha obtenido un certificado de homologación de tipo. Por otra parte, obliga a los fabricantes a expedir un certificado de conformidad para cada vehículo producido con arreglo a la homologación de tipo. Cuando un vehículo vaya acompañado de dicho certificado, debe poder ser comercializado y matriculado para su utilización en toda la Unión.
- (14) Con el fin de garantizar que el procedimiento para controlar la conformidad de la producción, que es una de las piedras angulares del sistema de homologación de tipo UE, se aplica correctamente y funciona del modo debido, una autoridad competente o un servicio técnico debidamente cualificado y designado a este fin debe realizar inspecciones periódicas de los fabricantes.
- (15) El presente Reglamento constituye un conjunto de requisitos específicos en materia de seguridad y de protección del medio ambiente. Por tanto, es importante establecer disposiciones que garanticen que, cuando un vehículo comporte un riesgo grave para los usuarios o el medio ambiente, el fabricante o cualquier otro agente económico de la cadena de suministro adopte medidas efectivas de protección, incluida la llamada a revisión o recuperación de los vehículos, en el sentido del artículo 20 del Reglamento (CE) n° 765/2008. Las autoridades de homologación deben poder valorar si dichas medidas son suficientes.
- (16) En un número limitado de casos, procede autorizar una homologación de tipo nacional para series cortas de vehículos. Para evitar un uso incorrecto, el procedimiento simplificado para vehículos fabricados en series cortas debe limitarse a casos de producción muy limitada. Por consiguiente, debe definirse con mayor precisión el concepto de series cortas en cuanto al número de vehículos producidos.

⁽¹⁾ DO L 52 de 8.3.1995, p. 1.

- (17) La Unión es una parte contratante del Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones (en lo sucesivo, «Acuerdo revisado de 1958») ⁽¹⁾. Para simplificar la legislación en materia de homologación de tipo con arreglo a las recomendaciones del informe publicado por la Comisión en 2006 y titulado «CARS 21: Marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI», es conveniente derogar todas las directivas específicas sin reducir el nivel de protección. Los requisitos establecidos en dichas directivas deben trasladarse al presente Reglamento o a los actos delegados adoptados en virtud de este, y, cuando proceda, se han de sustituir por referencias a los correspondientes reglamentos de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), que hayan recibido el voto positivo de la Unión o a los que se haya adherido esta, y que se adjuntan al Acuerdo revisado de 1958. Para reducir la carga administrativa del proceso de homologación de tipo, se debe permitir que los fabricantes de vehículos realicen la homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento, cuando proceda, directamente mediante la obtención de la homologación con arreglo a los reglamentos de la CEPE pertinentes que figuran en los anexos del presente Reglamento, o en los actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento.
- (18) Por consiguiente, los reglamentos de la CEPE y las modificaciones a los mismos a los que la Unión haya dado su voto favorable, en aplicación de la Decisión 97/836/CE, deben incorporarse a la legislación sobre homologación de tipo UE. En consecuencia, deben delegarse en la Comisión los poderes para aprobar las adaptaciones necesarias de los anexos del presente Reglamento o de los actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento.
- (19) A efectos de mejorar el funcionamiento del mercado interior, especialmente por lo que se refiere a la libre circulación de mercancías, la libertad de establecimiento y la libertad de prestación de servicios, es necesario contar con un acceso sin restricciones a la información relativa a la reparación de los vehículos mediante un formato normalizado que pueda utilizarse para obtener la información técnica, así como con una competencia efectiva en el mercado de servicios de información sobre reparación y mantenimiento de vehículos. Gran parte de esa información se refiere a los sistemas de diagnóstico a bordo y su interacción con otros sistemas del vehículo. Conviene establecer las especificaciones técnicas que los sitios de internet de los fabricantes deben respetar, junto con las medidas específicas destinadas a garantizar un acceso razonable a las pequeñas y medianas empresas.
- (20) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión
- competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse con arreglo al Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión ⁽²⁾.
- (21) A fin de completar el presente Reglamento con detalles técnicos adicionales, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por lo que respecta a los requisitos de eficacia medioambiental y del funcionamiento de la propulsión, seguridad funcional y fabricación de vehículos. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.
- (22) Los Estados miembros deben establecer las normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones del presente Reglamento y de los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento, así como adoptar todas las medidas necesarias para asegurar la aplicación de dichas normas. Las sanciones deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.
- (23) A fin de poder evaluar y decidir si la instalación obligatoria de ciertos sistemas avanzados de frenado se amplía a categorías adicionales de motocicletas, la Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo basándose, entre otros elementos, en los datos relativos a accidentes de tráfico facilitados por los Estados miembros.
- (24) Si bien nada en el presente Reglamento impide a los Estados miembros continuar aplicando sus respectivos sistemas de homologación específica, la Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo del funcionamiento de esos sistemas nacionales, basándose en la información facilitada por los Estados miembros, con el fin de volver a examinar la necesidad de presentar una propuesta legislativa destinada a la armonización a escala de la Unión del sistema nacional de homologación específica.
- (25) En el marco de la revisión de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos ⁽³⁾, debe examinarse la delimitación entre el presente Reglamento y dicha Directiva, a la luz de la experiencia adquirida por los Estados miembros en la aplicación del presente Reglamento, en particular para garantizar una competencia leal entre las distintas categorías de vehículos.

⁽¹⁾ Decisión 97/836/CE del Consejo (DO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

⁽²⁾ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

⁽³⁾ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

- (26) En aras de la claridad, la predictibilidad, la racionalidad y la simplificación, y a fin de reducir la carga impuesta a los fabricantes de vehículos, el presente Reglamento debe contener únicamente un número limitado de etapas de aplicación para la introducción de nuevos niveles de emisiones y requisitos de seguridad. Debe concederse a la industria un plazo suficiente para que se adapte a las nuevas disposiciones contenidas en el presente Reglamento, y a las especificaciones técnicas y disposiciones administrativas establecidas en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento. Es fundamental definir de manera oportuna los requisitos para asegurarse de que los fabricantes disponen de tiempo suficiente para desarrollar, probar y aplicar soluciones técnicas en los vehículos en producidos en serie, y para que tanto los fabricantes como las autoridades de homologación de tipo de los Estados miembros pongan en marcha los sistemas administrativos necesarios.
- (27) La Directiva 2002/24/CE y las directivas específicas a que se hace referencia en dicha Directiva han sido modificadas en diversas ocasiones y de forma sustancial. En aras de la claridad, la racionalidad y la simplificación, la Directiva 2002/24/CE y las directivas específicas a que se hace referencia en dicha Directiva deben ser derogadas y sustituidas por un reglamento y un número reducido de actos delegados y de ejecución. La adopción de un reglamento garantiza que las disposiciones en cuestión son aplicables directamente y pueden actualizarse con mucha más rapidez y eficiencia a fin de tener mejor en cuenta el progreso técnico.
- (28) Deben derogarse las siguientes directivas:
- Directiva 2002/24/CE,
 - Directiva 93/14/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, relativa al frenado de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽¹⁾,
 - Directiva 93/30/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, relativa al avisador acústico de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽²⁾,
 - Directiva 93/33/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, relativa al dispositivo de protección contra el uso no autorizado de vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽³⁾,
 - Directiva 93/93/CEE del Consejo, de 29 de octubre de 1993, relativa a las masas y dimensiones de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽⁴⁾,
 - Directiva 95/1/CE,
 - Directiva 97/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1997, relativa a determinados elementos y características de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽⁵⁾,
 - Directiva 2000/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de marzo de 2000, relativa al velocímetro de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽⁶⁾,
 - Directiva 2002/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de julio de 2002, sobre la reducción del nivel de emisiones contaminantes de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽⁷⁾,
 - Directiva 2009/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa al emplazamiento para el montaje de la placa posterior de matrícula de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽⁸⁾,
 - Directiva 2009/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a la instalación de dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa en los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽⁹⁾,
 - Directiva 2009/78/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa al caballete de apoyo de los vehículos de motor de dos ruedas ⁽¹⁰⁾,
 - Directiva 2009/79/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a los dispositivos de retención para pasajeros de los vehículos de motor de dos ruedas ⁽¹¹⁾,
 - Directiva 2009/80/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a la identificación de los mandos, testigos e indicadores de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽¹²⁾,
 - Directiva 2009/139/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, relativa a las inscripciones reglamentarias de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽¹³⁾.
- (29) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de normas armonizadas relativas a los requisitos administrativos y técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de categoría L y la vigilancia del mercado de dichos vehículos, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a las dimensiones y los efectos de la acción, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

⁽¹⁾ DO L 121 de 15.5.1993, p. 1.

⁽²⁾ DO L 188 de 29.7.1993, p. 11.

⁽³⁾ DO L 188 de 29.7.1993, p. 32.

⁽⁴⁾ DO L 311 de 14.12.1993, p. 76.

⁽⁵⁾ DO L 226 de 18.8.1997, p. 1.

⁽⁶⁾ DO L 106 de 3.5.2000, p. 1.

⁽⁷⁾ DO L 252 de 20.9.2002, p. 20.

⁽⁸⁾ DO L 198 de 30.7.2009, p. 20.

⁽⁹⁾ DO L 222 de 25.8.2009, p. 1.

⁽¹⁰⁾ DO L 231 de 3.9.2009, p. 8.

⁽¹¹⁾ DO L 201 de 1.8.2009, p. 29.

⁽¹²⁾ DO L 202 de 4.8.2009, p. 16.

⁽¹³⁾ DO L 322 de 9.12.2009, p. 3.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Artículo 1

Objeto

1. El presente Reglamento establece los requisitos administrativos y técnicos para la homologación de tipo de todos los nuevos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a que hace referencia el artículo 2, apartado 1.

El presente Reglamento no se aplica a la homologación de vehículos aislados. No obstante, los Estados miembros que concedan homologaciones específicas aceptarán las homologaciones de tipo de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes concedidas con arreglo al presente Reglamento y no con arreglo a las disposiciones nacionales que les sean de aplicación.

2. El presente Reglamento establece los requisitos para la vigilancia del mercado de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes supeditados a homologación con arreglo al mismo. El presente Reglamento también establece los requisitos para la vigilancia del mercado de piezas y equipos para tales vehículos.

3. El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la aplicación de la legislación sobre seguridad vial.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a todos los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos que se clasifican en el artículo 4 y en el anexo I («vehículos de categoría L»), que están destinados a circular en vías públicas, incluidos los diseñados y fabricados en una o varias fases, y a los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, así como a las piezas y equipos diseñados y fabricados para tales vehículos.

El presente Reglamento se aplicará asimismo a las motocicletas enduro [L3e-AxE (x = 1, 2 o 3)], a las motocicletas trial [L3e-AxT (x = 1, 2 o 3)] y a los quad todo terreno pesados (L7e-B), según se clasifican en el artículo 4 y en el anexo I.

2. El presente Reglamento no se aplicará a los vehículos siguientes:

- los vehículos cuya velocidad máxima por construcción no supere los 6 km/h;
- los vehículos destinados exclusivamente a ser utilizados por personas con discapacidad física;
- los vehículos destinados exclusivamente a ser conducidos por un peatón;
- los vehículos destinados exclusivamente a la competición;

e) los vehículos diseñados y fabricados para ser utilizados por las fuerzas armadas, los servicios de protección civil, los servicios de bomberos, las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público y los servicios médicos de urgencia;

f) los vehículos agrícolas o forestales regulados por el Reglamento (UE) n^o 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas y forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos ⁽¹⁾, las máquinas reguladas por las Directivas 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera ⁽²⁾, y la Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a las máquinas ⁽³⁾, y los vehículos de motor contemplados por la Directiva 2007/46/CE;

g) los vehículos destinados fundamentalmente al uso en todo terreno y concebidos para circular en superficies no pavimentadas;

h) las bicicletas de pedales con pedaleo asistido, equipadas con un motor eléctrico auxiliar, de potencia nominal continua máxima inferior o igual a 250 W, cuya potencia disminuya progresivamente y que finalmente se interrumpa antes de que la velocidad del vehículo alcance los 25 km/h o si el ciclista deja de pedalear;

i) los vehículos autoequilibrados;

j) los vehículos que carecen de una plaza de asiento como mínimo;

k) los vehículos equipados con cualquier plaza de asiento para el conductor en los que el punto R se sitúa a una altura inferior o igual a 540 mm en el caso de las categorías L1e, L3e y L4e, o inferior o igual a 400 mm en el caso de las categorías L2e, L5e, L6e y L7e.

Artículo 3

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento y de los actos enumerados en el anexo II, salvo que en los mismos se disponga lo contrario, se aplicarán las definiciones siguientes:

- «homologación de tipo»: el procedimiento mediante el cual una autoridad de homologación certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes;

⁽¹⁾ Véase la página 1 del presente Diario Oficial.

⁽²⁾ DO L 59 de 27.2.1998, p. 1.

⁽³⁾ DO L 157 de 9.6.2006, p. 24.

- 2) «certificado de homologación de tipo»: el documento por el cual la autoridad de homologación certifica oficialmente que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente está homologado;
- 3) «homologación de tipo de un vehículo completo»: una homologación de tipo mediante la cual una autoridad de homologación certifica que un tipo de vehículo incompleto, completo o completado cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes;
- 4) «homologación de tipo UE»: el procedimiento mediante el cual una autoridad de homologación certifica que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes del presente Reglamento;
- 5) «certificado de homologación de tipo UE»: el certificado basado en el modelo previsto en el acto de ejecución adoptado en virtud del presente Reglamento o el formulario de comunicación establecido en los reglamentos de la CEPE pertinentes contemplados en el presente Reglamento o en los actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento;
- 6) «homologación de tipo de un sistema»: una homologación de tipo mediante la cual una autoridad de homologación certifica que un sistema montado en un vehículo de un tipo específico cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes;
- 7) «homologación de tipo de una unidad técnica independiente»: una homologación de tipo mediante la cual una autoridad de homologación certifica que una unidad técnica independiente cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes en relación con uno o más tipos especificados de vehículos;
- 8) «homologación de tipo de un componente»: una homologación de tipo mediante la cual una autoridad de homologación certifica que un componente independiente de un vehículo cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes;
- 9) «homologación de tipo nacional»: el procedimiento de homologación de tipo establecido por la legislación nacional de un Estado miembro, cuya validez queda limitada al territorio de dicho Estado miembro;
- 10) «certificado de conformidad»: el documento expedido por el fabricante, por el que se certifica que el vehículo fabricado se ajusta al tipo de vehículo homologado;
- 11) «vehículo de base»: todo vehículo que se utiliza en la fase inicial de un proceso de homologación de tipo multifásica;
- 12) «vehículo incompleto»: todo vehículo que deba pasar por lo menos por una fase más para ser completado y cumplir los requisitos técnicos pertinentes del presente Reglamento;
- 13) «vehículo completado»: el vehículo, producto del procedimiento de homologación de tipo multifásica, que cumpla los requisitos técnicos pertinentes del presente Reglamento;
- 14) «vehículo completo»: todo vehículo que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes del presente Reglamento;
- 15) «sistema»: conjunto de dispositivos combinados para llevar a cabo una o varias funciones específicas en un vehículo y que está sujeto a los requisitos del presente Reglamento o cualquiera de los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento;
- 16) «componente»: el dispositivo, sujeto a los requisitos del presente Reglamento o de cualquiera de los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento, destinado a formar parte de un vehículo y que podrá recibir la homologación de tipo independientemente de un vehículo conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento y los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento, cuando tales actos así lo dispongan expresamente;
- 17) «unidad técnica independiente»: el dispositivo, sujeto a los requisitos del presente Reglamento o de cualquiera de los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento, destinado a formar parte de un vehículo y que podrá homologarse independientemente, pero solo en relación con uno o varios tipos específicos de vehículos, cuando tales actos así lo dispongan expresamente;
- 18) «piezas»: los productos utilizados para el montaje de un vehículo, así como las piezas de recambio;
- 19) «equipos»: los productos distintos de las piezas que pueden añadirse o instalarse en un vehículo;
- 20) «equipos o piezas originales»: los equipos o las piezas fabricados con arreglo a las especificaciones y normas de producción que el fabricante del vehículo ha establecido para producir las piezas y los equipos para el montaje del vehículo de que se trate, incluidos los equipos y piezas fabricados en la misma cadena de producción que esos equipos o piezas; salvo prueba en contrario, se presumirá que esos equipos o piezas son originales si el fabricante certifica que cumplen los requisitos de calidad de los componentes utilizados para el montaje del vehículo en cuestión y que se han fabricado con arreglo a las especificaciones y normas de producción del fabricante del vehículo;
- 21) «recambios»: los productos que deben instalarse en un vehículo o sobre él para sustituir las piezas originales de este vehículo, incluidos los lubricantes que sean necesarios para el uso de un vehículo, a excepción del combustible;

- 22) «seguridad funcional»: la ausencia de riesgo inaceptable de lesión o de menoscabo de la salud que afecta a las personas o a los bienes, debido a peligros causados por un comportamiento de mal funcionamiento de los sistemas, los componentes o las unidades técnicas independientes mecánicos, hidráulicos, neumáticos, eléctricos o electrónicos;
- 23) «sistema avanzado de frenado»: un sistema de frenado antibloqueo, un sistema de frenado combinado o ambos;
- 24) «sistema de frenado antibloqueo»: el sistema que detecta el deslizamiento de las ruedas y regula automáticamente la presión que producen las fuerzas de frenado en las ruedas para limitar su deslizamiento;
- 25) «sistema de frenado combinado»:
- para los vehículos de las categorías L1e y L3e: un sistema de frenado de servicio en el que el accionamiento de un único mando hace funcionar dos frenos, al menos, de distintas ruedas;
 - para los vehículos de la categoría L4e: un sistema de frenado en el que el accionamiento de un único mando hace funcionar los frenos de, al menos, las ruedas delanteras y traseras (si la rueda trasera y la rueda del sidecar son frenadas por el mismo sistema de frenado, se considera a este como el freno trasero);
 - para los vehículos de las categorías L2e, L5e, L6e y L7e: un sistema de frenado de servicio en el que el accionamiento de un único mando hace funcionar los frenos de todas las ruedas;
- 26) «alumbrado de encendido automático»: un sistema de alumbrado que se enciende al ponerse en posición de encendido el contacto de encendido o de puesta en marcha y apagado del motor;
- 27) «dispositivo de control de la contaminación»: los componentes de un vehículo que controlan o reducen las emisiones del tubo de escape o de evaporación;
- 28) «dispositivo de control de la contaminación de recambio»: un dispositivo o un conjunto de dispositivos de control de la contaminación destinado a reemplazar a un dispositivo de control de la contaminación original y que puede ser homologado como unidad técnica independiente;
- 29) «plaza de asiento»:
- un sillín destinado a acomodar al conductor o a un pasajero, que se sientan sobre él a horcajadas, o
 - todo asiento que, en el caso del conductor, pueda acomodar como mínimo a una persona del tamaño de un maniquí antropomórfico de hombre adulto de percentil 50°;
- 30) «motor de encendido por compresión» o «motor CI»: el motor de combustión que funciona con arreglo a los principios del ciclo de «Diesel»;
- 31) «motor de encendido por chispa» o «motor PI»: el motor de combustión que funciona con arreglo a los principios del ciclo «Otto»;
- 32) «vehículo híbrido»: el vehículo de motor con al menos dos convertidores de energía diferentes y dos sistemas de almacenamiento de energía diferentes (en el vehículo) con fines de propulsión del vehículo;
- 33) «vehículo eléctrico híbrido»: el vehículo que, con fines de propulsión mecánica, se alimente de las dos fuentes siguientes de energía o potencia acumulada instaladas en él:
- un combustible fungible;
 - una batería, un condensador, un volante de inercia o generador o cualquier otro dispositivo de acumulación de energía o potencia eléctrica.
- La presente definición incluye el vehículo cuya fuente de energía procede de un combustible fungible únicamente con el fin de recargar el dispositivo de acumulación de energía o potencia eléctrica;
- 34) «propulsión»: un motor de combustión, un motor eléctrico, cualquier aplicación híbrida o una combinación de estos tipos de motores o cualquier otro tipo de motor;
- 35) «potencia nominal continua máxima»: potencia máxima durante 30 minutos en el eje de transmisión de un motor eléctrico, conforme a lo previsto en el Reglamento n° 85 de la CEPE;
- 36) «potencia máxima neta»: potencia máxima de un motor de combustión obtenida en el banco de prueba al final del cigüeñal o de su equivalente;
- 37) «dispositivo de manipulación»: todo elemento de diseño que detecte la temperatura, la velocidad del vehículo, el régimen y/o la carga del motor, la marcha introducida, la depresión de admisión y cualquier otro parámetro con el fin de activar, modular, aplazar o desactivar el funcionamiento de cualquier pieza del sistema de control de emisiones y de postratamiento de las emisiones de escape, reduciendo la eficacia del sistema de control de emisiones en condiciones que puede esperarse razonablemente que se produzcan durante el funcionamiento y la utilización normales del vehículo;
- 38) «durabilidad»: capacidad de los componentes y sistemas de durar, de forma que la eficacia medioambiental contemplada en el artículo 23 y en el anexo V aún pueda respetarse después del kilometraje definido en el anexo VII, y que la seguridad funcional del vehículo esté garantizada si el vehículo se utiliza en las circunstancias previstas o normales y es objeto de mantenimiento conforme a las recomendaciones del fabricante;

- 39) «cilindrada»:
- a) en el caso de los motores de émbolos alternativos, el volumen nominal de los cilindros;
- b) en el caso de los motores de émbolo rotatorio (Wankel), el doble del volumen nominal de los cilindros;
- 40) «emisiones de evaporación»: los vapores de hidrocarburos que se escapan del sistema de almacenamiento y de suministro de combustible de un vehículo de motor y que son distintos de los procedentes del tubo de escape;
- 41) «ensayo SHED»: ensayo de vehículo efectuado en una sala estanca para determinar la evaporación, en el cual se realiza un ensayo especial de emisiones de evaporación;
- 42) «sistema para combustible gaseoso»: sistema compuesto por el almacenamiento de combustible gaseoso, el suministro de combustible, los elementos de medición y control instalados en un motor para permitirle que funcione con GLP, GNC o hidrógeno en aplicaciones monocombustible, bicomcombustible o multicombustible;
- 43) «contaminante gaseoso»: emisiones de gases de escape de monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NO_x) —expresados en equivalente de dióxido de nitrógeno (NO₂)— e hidrocarburos (HC);
- 44) «emisiones del tubo de escape»: emisiones de gases contaminantes y partículas en el tubo de escape del vehículo;
- 45) «partículas»: componentes del gas de escape que son eliminados del gas de escape diluido a una temperatura máxima de 325 K (52 °C) mediante los filtros descritos en el procedimiento de ensayo para la verificación de las emisiones medias del tubo de escape;
- 46) «ciclo de ensayo para motocicletas armonizado mundialmente»: ciclo de ensayo de emisiones en laboratorio armonizado mundialmente (WMTC, en sus siglas inglesas), con arreglo al Reglamento técnico mundial n.º 2 de la CEPE;
- 47) «fabricante»: toda persona física o jurídica responsable ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación de tipo o de autorización, así como de garantizar la conformidad de la producción, y que también es responsable, a efectos de la vigilancia del mercado, de los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes producidos, tanto si la persona física o jurídica participa directamente en todas las fases del diseño y la fabricación de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente sujeta al proceso de homologación como si no;
- 48) «representante del fabricante»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión, debidamente designada por el fabricante para que la represente ante la autoridad de homologación o la autoridad de vigilancia del mercado y para que actúe en su nombre en los asuntos a que se aplica el presente Reglamento;
- 49) «importador»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión que introduce un vehículo, un sistema, un componente, una unidad técnica independiente, una pieza o un equipo de un tercer país;
- 50) «distribuidor»: toda persona física o jurídica de la cadena de suministro, distinta del fabricante o el importador, que comercializa un vehículo, un sistema, un componente, una unidad técnica independiente, una pieza o un equipo;
- 51) «agente económico»: el fabricante, el representante del fabricante, el importador o el distribuidor;
- 52) «matriculación»: autorización administrativa para la puesta en circulación de un vehículo en la vía pública, que supone la identificación del mismo y la expedición de un número secuencial, designado como número de matrícula, con carácter permanente, temporal o por un breve período de tiempo;
- 53) «puesta en servicio»: la primera utilización en la Unión, de acuerdo con los fines para los que está previsto, de un vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo;
- 54) «introducción en el mercado»: la primera comercialización en la Unión de un vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo;
- 55) «comercialización»: suministrar remunerada o gratuitamente un vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo para su distribución o utilización en el mercado en el transcurso de una actividad comercial;
- 56) «autoridad de homologación»: la autoridad de un Estado miembro establecida o designada por el Estado miembro y notificada a la Comisión por el mismo, que tiene competencias en todos los aspectos de la homologación de un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, del proceso de autorización, de la expedición y, en su caso, retirada o denegación de certificados de homologación, así como para actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, designar los servicios técnicos y garantizar que el fabricante cumple sus obligaciones sobre conformidad de la producción;
- 57) «autoridad de vigilancia del mercado»: autoridad de cada Estado miembro responsable de ejercer la vigilancia del mercado en el territorio del mismo;

- 58) «vigilancia del mercado»: actividades realizadas y medidas adoptadas por las autoridades nacionales para garantizar que los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que se comercializan cumplen los requisitos establecidos en la pertinente legislación de armonización de la Unión y no comportan riesgo alguno para la salud, la seguridad o cualquier otro aspecto relacionado con la protección del interés público;
- 59) «autoridad nacional»: autoridad de homologación o cualquier otra autoridad que intervenga en la vigilancia del mercado, el control de las fronteras o la matriculación en un Estado miembro, y que sea responsable de estas tareas, con respecto a los vehículos, sistemas, componentes, unidades técnicas independientes, piezas o equipos;
- 60) «servicio técnico»: la organización o entidad designada por la autoridad de homologación de un Estado miembro como laboratorio para llevar a cabo ensayos o como entidad de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la inspección inicial y otros ensayos o inspecciones en nombre de la autoridad de homologación, siendo posible que la propia autoridad de homologación lleve a cabo estas funciones;
- 61) «autoensayo»: la realización de ensayos en las propias instalaciones, el registro de los resultados de los ensayos y la presentación de un informe con conclusiones a la autoridad de homologación por parte de un fabricante que haya sido designado como servicio técnico con el fin de evaluar el cumplimiento de determinados requisitos;
- 62) «método virtual de ensayo»: simulaciones por ordenador, cálculos incluidos, para demostrar que un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple los requisitos técnicos de un acto delegado adoptado en virtud del artículo 32, apartado 6, sin que sea necesario el uso físico de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente;
- 63) «sistema de diagnóstico a bordo» o «sistema DAB»: un sistema que puede determinar la zona probable de mal funcionamiento por medio de códigos de error almacenados en la memoria del ordenador;
- 64) «información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo»: toda la información necesaria para el diagnóstico, el mantenimiento, la inspección, el seguimiento periódico, la reparación, la reprogramación o la reinicialización del vehículo, que los fabricantes ponen a disposición de los concesionarios y los talleres de reparación autorizados, incluidas todas las modificaciones posteriores y los suplementos de dicha información; esa información incluye toda la información que se requiera para el montaje de piezas y equipos en los vehículos;
- 65) «agente independiente»: las empresas, distintas de los concesionarios y talleres de reparación autorizados, que participan directa o indirectamente en la reparación y el mantenimiento de vehículos, en especial los talleres de reparación, los fabricantes o distribuidores de equipos, herramientas o piezas de recambio para la reparación, las editoriales de información técnica, los clubes de automóviles, los agentes de asistencia en carretera, los que ofrecen servicios de inspección y ensayo, así como los que imparten formación destinada a instaladores, fabricantes y talleres de reparación de equipos para vehículos que utilizan combustibles alternativos;
- 66) «taller de reparación autorizado»: un prestador de servicios de reparación y mantenimiento de vehículos que opera en un sistema de distribución establecido por un proveedor de vehículos;
- 67) «vehículo de fin de serie»: todo vehículo que forme parte de unas existencias que no se pueden comercializar o que ya no se pueden comercializar, matricular o poner en servicio debido a la entrada en vigor de nuevos requisitos técnicos con los que no ha sido homologado;
- 68) «vehículo de motor de dos ruedas» («PTW» en sus siglas en inglés): vehículo de motor de dos ruedas, incluidos los ciclos de motor dos ruedas, los ciclomotores de dos ruedas y las motocicletas de dos ruedas;
- 69) «triciclo de motor»: vehículo de motor de tres ruedas que responde a los criterios de clasificación de los vehículos de la categoría L5e;
- 70) «cuatriciclo»: vehículo de cuatro ruedas que responde a los criterios de clasificación de los vehículos de las categorías L6e o L7e;
- 71) «vehículo autoequilibrado»: concepto de vehículo basado en un equilibrio inestable inherente, que necesita un sistema auxiliar de control para mantener su equilibrio, y que incluye vehículos de motor de una rueda, de dos ruedas o de dos orugas;
- 72) «ruedas gemelas»: dos ruedas montadas sobre el mismo eje, a las que se considera como si fueran una sola rueda, en las cuales la distancia entre los centros de las superficies de contacto de estas ruedas con el suelo es igual o inferior a 460 mm;
- 73) «tipo de vehículo»: grupo de vehículos, incluidas las variantes y las versiones, de una categoría concreta que sean idénticos al menos en los siguientes aspectos esenciales:
- la categoría y la subcategoría;
 - el fabricante;
 - el bastidor, el cuadro, el subcuadro, la base de carrocería o la estructura a los que se adhieren los principales componentes;
 - la designación del tipo establecida por el fabricante;

- 74) «variante»: designa a los vehículos del mismo tipo:
- a) que tengan la misma forma de carrocería (características básicas);
 - b) que tengan la misma propulsión y la misma configuración de esta;
 - c) si un motor de combustión forma parte de la propulsión, que tengan el mismo ciclo de funcionamiento;
 - d) que tengan el mismo número y disposición de los cilindros;
 - e) que tengan el mismo tipo de caja de cambios;
 - f) cuya diferencia de masa en orden de marcha entre el valor inferior y el valor más elevado no sea superior al 20 % del valor inferior;
 - g) cuya diferencia de masa máxima permisible entre el valor inferior y el valor más elevado no sea superior al 20 % del valor inferior;
 - h) cuya diferencia de cilindrada del motor (en el caso de un motor de combustión) entre el valor inferior y el valor más elevado no sea superior al 30 % del valor inferior, y
 - i) cuya diferencia de potencia del motor entre el valor inferior y el valor más elevado no sea superior al 30 % del valor inferior;
- 75) «versión de una variante»: el vehículo que consista en una combinación de los elementos que figuran en el expediente de homologación a que se hace referencia en el artículo 29, apartado 10;
- 76) «motor de combustión interna»: motor térmico en el que las cámaras de combustión y expansión están físicamente separadas y en el que el fluido motor interno se calienta mediante combustión en una fuente exterior; el calor generado por la combustión externa hace que el fluido motor interno se expanda y actúe sobre el mecanismo del motor, produciendo movimiento y trabajo útil;
- 77) «grupo motopropulsor»: componentes y sistemas de un vehículo que generan energía y la transmiten a la superficie de la carretera, incluidos los motores, los sistemas de gestión del motor o cualquier otro módulo de control, los dispositivos de control de la contaminación y protección del medio ambiente, incluidos los sistemas de reducción del ruido y de las emisiones contaminantes, la transmisión y su control, sea un eje, una correa o una cadena, los diferenciales, la transmisión final y el neumático de la rueda motriz (radio);
- 78) «vehículo monocombustible»: vehículo diseñado para circular básicamente con un tipo de combustible;
- 79) «vehículo monocombustible de gas»: vehículo monocombustible que funcione básicamente con GLP, gas natural/biometano o hidrógeno, pero que también pueda estar equipado con un sistema de gasolina para casos de emergencia o solo para el arranque, cuando el depósito de gasolina no contenga más de cinco litros;
- 80) «E5»: mezcla de combustible compuesta por un 5 % de etanol anhidro y un 95 % de gasolina;
- 81) «GLP»: gas licuado de petróleo compuesto de propano y butano licuados por almacenamiento bajo presión;
- 82) «gas natural»: gas natural con un contenido de metano muy alto;
- 83) «biometano»: gas natural renovable obtenido a partir de fuentes orgánicas; el biogás obtenido en un primer momento se limpia mediante un proceso denominado «de biogás a biometano» por el que se retiran las impurezas del biogás como el dióxido de carbono, los siloxanos y los sulfuros de hidrógeno (H₂S);
- 84) «vehículo bicombustible»: vehículo equipado con dos sistemas de almacenamiento de combustible que pueda circular a tiempo parcial con dos combustibles diferentes, pero que esté diseñado para circular con uno solo a la vez;
- 85) «vehículo bicombustible de gas»: vehículo bicombustible que pueda circular con gasolina, pero también con GLP, gas natural/biometano o hidrógeno;
- 86) «vehículo flexifuel»: vehículo equipado con un sistema de almacenamiento de combustible que pueda circular con diferentes mezclas de dos o más combustibles;
- 87) «E85»: mezcla de combustible compuesta por un 85 % de etanol anhidro y un 15 % de gasolina;
- 88) «vehículo flexifuel de etanol»: vehículo flexifuel que pueda circular con gasolina o con una mezcla de gasolina y etanol cuyo contenido máximo de etanol sea del 85 %;
- 89) «H₂NG»: mezcla de combustible compuesta de hidrógeno y gas natural;
- 90) «vehículo flexifuel de H₂NG»: vehículo flexifuel que pueda funcionar con diferentes mezclas de hidrógeno y gas natural/biometano;
- 91) «vehículo flexifuel biodiésel»: vehículo flexifuel que pueda circular con diésel mineral o con una mezcla de diésel mineral y biodiésel;
- 92) «B5»: mezcla de combustible compuesta por hasta un 5 % de biodiésel y un 95 % de diésel de petróleo;

- 93) «biodiésel»: combustible diésel obtenido a partir de aceite vegetal o grasa animal consistente en alquilesteres de cadena larga y producido de forma sostenible;
- 94) «vehículo eléctrico puro»: un vehículo propulsado por:
- a) un sistema consistente en uno o más dispositivos de acumulación de energía eléctrica, uno o más dispositivos de acondicionamiento de la energía eléctrica y uno o más aparatos eléctricos que convierten la energía eléctrica acumulada en energía mecánica que se transmite a las ruedas para la propulsión del vehículo;
 - b) un sistema de propulsión eléctrica auxiliar montado en un vehículo diseñado para funcionar a pedal;
- 95) «vehículo con pila de combustible de hidrógeno»: vehículo propulsado mediante una célula de combustible que convierte la energía química del hidrógeno en energía eléctrica para la propulsión del vehículo;
- 96) «punto R» o «punto de referencia de la plaza de asiento»: punto previsto definido por el fabricante del vehículo para cada plaza de asiento y establecido con respecto al sistema de referencia tridimensional.

Las referencias en el presente Reglamento a los requisitos, procedimientos o sistemas establecidos en el presente Reglamento se entenderán como referencias a tales requisitos, procedimientos y sistemas tal como se establecen en el presente Reglamento y en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo.

Artículo 4

Categorías de vehículos

1. Los vehículos de categoría L incluyen a los vehículos de motor de dos, tres y cuatro ruedas clasificados con arreglo al presente artículo y al anexo I, así como a los ciclos de motor, los ciclomotores de dos o tres ruedas, las motocicletas de dos o tres ruedas, las motocicletas con sidecar, los cuatriciclos ligeros o pesados para carretera, y los cuatrimóviles ligeros y pesados.

2. A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las siguientes categorías y subcategorías de vehículos, descritas en el anexo I:

- a) vehículo de categoría L1e (vehículo de motor de dos ruedas ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:
 - i) vehículo L1e-A (ciclo de motor),
 - ii) vehículo L1e-B (ciclomotor de dos ruedas);
- b) vehículo de categoría L2e (ciclomotor de tres ruedas), que se divide en las subcategorías siguientes:
 - i) vehículo L2e-P (ciclomotor de tres ruedas concebido para el transporte de pasajeros),

- ii) vehículo L2e-U (ciclomotor de tres ruedas concebido para el transporte de mercancías);
- c) vehículo de categoría L3e (motocicleta de dos ruedas), que se divide en las subcategorías siguientes según:
 - i) las prestaciones de la motocicleta ⁽¹⁾, que se divide, a su vez, en las subcategorías siguientes:
 - vehículo L3e-A1 (motocicleta de prestaciones bajas),
 - vehículo L3e-A2 (motocicleta de prestaciones medias),
 - vehículo L3e-A3 (motocicleta de prestaciones altas),
 - ii) usos especiales:
 - motocicleta enduro L3e-A1E, L3e-A2E o L3e-A3E,
 - motocicleta trial L3e-A1T, L3e-A2T o L3e-A3T;
- d) vehículo de categoría L4e (motocicleta de dos ruedas con sidecar);
- e) vehículo de categoría L5e (triciclo de motor), que se divide en las subcategorías siguientes:
 - i) vehículo L5e-A (triciclo), vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros,
 - ii) vehículo L5e-B (triciclo comercial), triciclo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías;
- f) vehículo de categoría L6e (cuatriciclo ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:
 - i) vehículo L6e-A (cuatriciclo ligero para carretera),
 - ii) vehículo L6e-B (cuatrimóvil ligero), que se divide en las subcategorías siguientes:
 - vehículo L6e-BU (cuatrimóvil ligero para el transporte de mercancías): vehículo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías,
 - vehículo L6e-BP (cuatrimóvil ligero para el transporte de pasajeros): vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros;
- g) vehículo de categoría L7e (cuatriciclo pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:

⁽¹⁾ Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, sobre el permiso de conducción (DO L 403 de 30.12.2006, p. 18); véanse las definiciones de las prestaciones correspondientes a las categorías A1 y A2, en el artículo 4 apartado 3, letras a) y b).

- i) vehículo L7e-A (quad pesado para carretera), que se divide en las subcategorías siguientes:
- L7e-A1: quad para carretera A1,
 - L7e-A2: quad para carretera A2,
- ii) vehículo L7e-B (quad todo terreno pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:
- L7e-B1: quad todo terreno,
 - L7e-B2: buggy con asientos yuxtapuestos (*side-by-side*),
- iii) vehículo L7e-C (cuatrimóvil pesado), que se divide en las subcategorías siguientes:
- vehículo L7e-CU: (cuatrimóvil pesado para el transporte de mercancías) vehículo concebido exclusivamente para el transporte de mercancías,
 - vehículo L7e-CP: (cuatrimóvil pesado para el transporte de pasajeros) vehículo concebido principalmente para el transporte de pasajeros.

3. Los vehículos de categoría L enumerados en el apartado 2 se clasifican, a su vez, en función de la propulsión del vehículo:

- a) vehículo propulsado con un motor de combustión interna:
- encendido por compresión (CI),
 - encendido por chispa (PI);
- b) vehículo propulsado con un motor de combustión externa, un motor de turbina o de pistón rotativo; a efectos de la conformidad con los requisitos medioambientales y de seguridad funcional, los vehículos equipados con este tipo de propulsión se consideran igual que los vehículos propulsados con un motor de combustión interna de encendido por chispa;
- c) vehículo propulsado por un motor de aire precomprimido que no emite niveles de contaminantes o gases inertes superiores a los presentes en el aire ambiente; a efectos de la conformidad con los requisitos de seguridad funcional y del almacenamiento y suministro de combustible, dichos vehículos se consideran igual que los vehículos que funcionan con combustible gaseoso;
- d) vehículo propulsado con un motor eléctrico;
- e) vehículo híbrido que combine cualquier configuración de la propulsión mencionada en las letras a), b), c) o d) del presente apartado, o cualquier combinación múltiple de estas configuraciones de la propulsión, incluidos los motores de combustión múltiple y/o los motores eléctricos.

4. En cuanto a la clasificación de los vehículos de categoría L del apartado 2, un vehículo que no corresponda a una categoría determinada por exceder al menos uno de los criterios establecidos para dicha categoría pertenece a la siguiente categoría

cuyos criterios cumpla. Esto se aplica a los siguientes grupos de categorías y subcategorías:

- a) la categoría L1e con sus subcategorías L1e-A y L1e-B, y la categoría L3e con sus subcategorías L3e - A1, L3e - A2 y L3e - A3;
- b) la categoría L2e y la categoría L5e con sus subcategorías L5e-A y L5e-B;
- c) la categoría L6e con sus subcategorías L6e-A y L6e-B, y la categoría L7e con sus subcategorías L7e-A, L7e-B y L7e-C;
- d) cualquier otra secuencia lógica de categorías y/o subcategorías propuesta por el fabricante y aprobada por la autoridad de homologación.

5. Sin perjuicio de los criterios de clasificación o subclasificación establecidos en los apartados 1 a 4 del presente artículo y en el anexo I, se aplicarán subcategorías adicionales conforme a lo previsto en el anexo V para armonizar a escala internacional los procedimientos de ensayo relativos al medio ambiente, remitiéndose para ello a los reglamentos de la CEPE y a los reglamentos técnicos mundiales de la CEPE.

Artículo 5

Determinación de la masa en orden de marcha

1. La masa en orden de marcha de un vehículo de categoría L se determinará midiendo la masa del vehículo sin carga listo para su uso normal e incluirá la masa de:

- a) los líquidos;
- b) el equipo estándar conforme a las especificaciones del fabricante;
- c) el «combustible» contenido en el depósito, que estará lleno hasta el 90 % de su capacidad, como mínimo.

A efectos de la presente letra:

- i) si la propulsión del vehículo se hace con un «combustible líquido», este se considerará «combustible»,
- ii) si la propulsión del vehículo se hace con una «mezcla líquida de combustible y aceite»:
- si el combustible para la propulsión del vehículo y el aceite de lubricación han sido mezclados previamente, esa «mezcla previa» se considerará «combustible»,
 - si el combustible para la propulsión del vehículo y el aceite de lubricación se almacenan por separado, solo el «combustible» propulsor se considerará «combustible», o

iii) si la propulsión del vehículo se hace con un combustible gaseoso o un combustible gaseoso licuado, o si funciona con aire comprimido, la masa del «combustible» contenido en el o los depósitos de combustible gaseoso podrá fijarse en 0 kg;

- d) la carrocería, de la cabina y de las puertas, y
 - e) los cristales, de los dispositivos de remolque, de la(s) rueda(s) de repuesto y de las herramientas.
2. La masa en orden de marcha de un vehículo de la categoría L no incluirá la masa de:
- a) el conductor (75 kg) y del pasajero (65 kg);
 - b) las máquinas o del equipo instalados en la zona de la plataforma de carga;
 - c) en el caso de un vehículo de propulsión híbrida o eléctrica pura, las baterías de propulsión;
 - d) en el caso de un vehículo monocombustible, bicomcombustible o multicomcombustible, el sistema para combustible gaseoso y la masa de los depósitos de almacenamiento del combustible gaseoso, y
 - e) en caso de propulsión con aire precomprimido, los depósitos de almacenamiento del aire comprimido.

CAPÍTULO II

OBLIGACIONES GENERALES

Artículo 6

Obligaciones de los Estados miembros

1. Los Estados miembros crearán o designarán a las autoridades de homologación competentes en cuestiones relativas a la homologación, y a las autoridades de vigilancia del mercado competentes en materia de vigilancia del mercado con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento. Los Estados miembros informarán a la Comisión de la creación y designación de dichas autoridades.

La notificación de las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado incluirá su nombre, dirección, correo electrónico y ámbito de responsabilidades. La Comisión publicará en su sitio de internet la lista y los detalles de las autoridades de homologación.

2. Los Estados miembros permitirán la introducción en el mercado, la matriculación o la puesta en servicio de los vehículos, componentes o unidades técnicas independientes que cumplan los requisitos del presente Reglamento.

3. Los Estados miembros no prohibirán, restringirán ni impedirán la introducción en el mercado, la matriculación o la puesta en servicio de vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes por razones relacionadas con aspectos de su fabricación o funcionamiento regulados por el presente Reglamento, si cumplen sus requisitos.

4. Los Estados miembros organizarán y llevarán a cabo la vigilancia del mercado y los controles de los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que se introduzcan en el mercado con arreglo a lo dispuesto en el capítulo III del Reglamento (CE) n° 765/2008.

Artículo 7

Obligaciones de las autoridades de homologación

1. Las autoridades de homologación garantizarán que los fabricantes que soliciten una homologación de tipo cumplan las obligaciones que les incumben con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento.

2. Las autoridades de homologación únicamente homologarán los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que cumplan los requisitos del presente Reglamento.

Artículo 8

Medidas de vigilancia del mercado

1. En el caso de los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes que hayan recibido la homologación de tipo, las autoridades de vigilancia del mercado realizarán, a una escala adecuada, los controles pertinentes de documentos, teniendo en cuenta los principios establecidos de evaluación de riesgo, las reclamaciones y otras informaciones.

Las autoridades de vigilancia del mercado podrán exigir a los agentes económicos que faciliten la documentación e información que consideren necesarias para la ejecución de sus actividades.

Cuando los agentes económicos presenten certificados de conformidad, las autoridades de vigilancia del mercado tendrán en cuenta debidamente dichos certificados.

2. El artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 765/2008 será de aplicación en su totalidad a los equipos y piezas distintos de los contemplados en el apartado 1 del presente artículo.

Artículo 9

Obligaciones de los fabricantes

1. Los fabricantes se asegurarán de que, cuando sus vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes sean introducidos en el mercado o puestos en servicio, estén fabricados y homologados con arreglo a los requisitos del presente Reglamento y los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento.

2. En caso de homologación de tipo multifásica, cada fabricante será responsable de la homologación y conformidad de la producción de los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes añadidos al vehículo en la fase de acabado realizada por él. El fabricante que modifique componentes o sistemas ya homologados en fases anteriores será responsable de la homologación y conformidad de la producción de los componentes y sistemas modificados.

3. El fabricante que modifique un vehículo incompleto de tal manera que se clasifique como una categoría diferente de vehículo, con el resultado de que hayan cambiado los requisitos legales ya evaluados en una fase anterior de la homologación, será también responsable del cumplimiento de los requisitos aplicables a la categoría de vehículos en la que se clasifique el vehículo modificado.

4. A los efectos de la homologación de vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes contemplados por el presente Reglamento, los fabricantes establecidos fuera de la Unión deberán designar a un único representante establecido en la Unión que los represente ante la autoridad de homologación.

5. Además, los fabricantes establecidos fuera de la Unión nombrarán a un único representante establecido en la Unión para la vigilancia del mercado, que podrá ser el representante mencionado en el apartado 4 u otro representante distinto.

6. Los fabricantes serán responsables ante la autoridad de homologación respecto a todos los aspectos relacionados con el procedimiento de homologación y a garantizar la conformidad de la producción, independientemente de que participen o no directamente en todas las fases de fabricación de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente.

7. De conformidad con el presente Reglamento y los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo, los fabricantes se asegurarán de que existen procedimientos para que la producción en serie mantenga su conformidad con el tipo homologado. Se tendrán en cuenta, con arreglo al capítulo VI, los cambios en el diseño o las características de los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, así como en los requisitos que se haya declarado que estos cumplan.

8. Además del marcado reglamentario y de las marcas de homologación de tipo colocadas en sus vehículos, componentes o unidades técnicas independientes con arreglo al artículo 39, los fabricantes indicarán su nombre, nombre comercial registrado o marca comercial registrada y su dirección de contacto en la Unión en sus vehículos, componentes o unidades técnicas independientes que se comercialicen o, cuando no sea posible, en el embalaje o en un documento que acompañe a los componentes o las unidades técnicas independientes.

9. Mientras sean responsables de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, los fabricantes se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

Artículo 10

Obligaciones de los fabricantes respecto de sus productos cuando estos no son conformes o comportan un riesgo grave

1. Los fabricantes que consideren o tengan motivos para pensar que sus vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que hayan sido introducidos en el mercado o puestos en servicio no son conformes con el presente Reglamento o los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo, tomarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias para que sean conformes, o bien para retirarlos del mercado o llamarlos a revisión o recuperarlos, según proceda.

El fabricante informará inmediatamente a la autoridad de homologación que concedió la homologación y dará detalles, en

particular, sobre la falta de conformidad y las medidas correctoras adoptadas.

2. Cuando el vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo comporte un riesgo grave, los fabricantes informarán inmediatamente de ello a las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado de los Estados miembros en los que se haya comercializado o puesto en servicio el vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo, y darán detalles, en particular, sobre la falta de conformidad y las medidas correctoras adoptadas.

3. Los fabricantes conservarán a disposición de las autoridades de homologación el expediente de homologación mencionado en el artículo 29, apartado 10, además de una copia de los certificados de conformidad mencionados en el artículo 38, durante un período de diez años a partir de la introducción en el mercado de un vehículo, y durante un período de cinco años a partir de la introducción en el mercado de un sistema, componente o unidad técnica independiente.

4. Previa solicitud motivada de una autoridad nacional, los fabricantes facilitarán a esta a través de la autoridad de homologación una copia del certificado de homologación de tipo UE o la autorización mencionada en el artículo 51, apartado 1, que demuestre la conformidad del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, en una lengua que dicha autoridad pueda comprender con facilidad. Los fabricantes cooperarán con la autoridad nacional en cualquier acción adoptada con arreglo al artículo 20 del Reglamento (CE) n° 765/2008 destinada a evitar los riesgos que comportan los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que han sido introducidos en el mercado, matriculados o puestos en servicio.

Artículo 11

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

El representante del fabricante en materia de vigilancia del mercado efectuará las tareas especificadas en el mandato recibido del fabricante. El mandato deberá permitir al representante realizar como mínimo las tareas siguientes:

- tener acceso al expediente del fabricante contemplado en el artículo 27, así como a los certificados de conformidad mencionados en el artículo 38, de forma que se encuentren a disposición de las autoridades de homologación durante un período de diez años a partir de la introducción en el mercado de un vehículo, y durante un período de cinco años a partir de la introducción en el mercado de un sistema, componente o unidad técnica independiente;
- previa solicitud motivada de una autoridad de homologación, facilitar a dicha autoridad toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad de la producción del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente;
- cooperar con las autoridades de homologación o de vigilancia del mercado, a petición de estas, en cualquier acción destinada a evitar los riesgos graves que comporten los vehículos, sistemas, componentes, unidades técnicas independientes, piezas o equipos objeto de su mandato.

Artículo 12

Obligaciones de los importadores

1. Los importadores introducirán en el mercado únicamente vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que sean conformes y que hayan recibido una homologación de tipo UE o que cumplan los requisitos de homologación nacional, o piezas o equipos sujetos totalmente a los requisitos del Reglamento (CE) n^o 765/2008.

2. Antes de introducir en el mercado un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente que haya recibido una homologación de tipo, los importadores se asegurarán de que existe un expediente de homologación conforme a lo dispuesto en el artículo 29, apartado 10, y que el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente lleva la marca de homologación de tipo exigida y cumple con el artículo 9, apartado 8. En el caso de los vehículos, el importador comprobará que el vehículo vaya acompañado del certificado de conformidad exigido.

3. Si un importador considera o tiene motivos para pensar que un vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo no es conforme con los requisitos del presente Reglamento y, en particular, que no se corresponde con su homologación de tipo, no lo introducirá en el mercado, ni permitirá su puesta en servicio, ni lo matriculará hasta que el vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo sea conforme. Por otra parte, en aquellos casos en que considere o tenga motivos para pensar que el vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo comporta un riesgo grave, informará de ello al fabricante y a las autoridades de vigilancia del mercado. En el caso de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes que hayan recibido la homologación de tipo, informarán asimismo a tal efecto a la autoridad de homologación que la concedió.

4. Los importadores indicarán su nombre, su nombre comercial registrado o marca comercial registrada y su dirección de contacto en el vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo o, cuando no sea posible, en el embalaje o en un documento que acompañe al sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo.

5. Los importadores se asegurarán de que el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente vaya acompañado de las instrucciones y de la información, según se dispone en el artículo 55, en la lengua o lenguas oficiales de los Estados miembros correspondientes.

6. Mientras sean responsables de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, los importadores se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

7. En los casos en que se considere adecuado con respecto a los riesgos graves que comporte un vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo, los

importadores investigarán y, en caso necesario, llevarán un registro de las quejas y llamadas a revisión o recuperaciones de los vehículos, sistemas, componentes, unidades técnicas independientes, piezas o equipos, y mantendrán informados a los distribuidores de este seguimiento, a fin de proteger la salud y la seguridad de los consumidores.

Artículo 13

Obligaciones de los importadores respecto de sus productos cuando estos no son conformes o comportan un riesgo grave

1. Los importadores que consideren o tengan motivos para pensar que un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente que hayan introducido en el mercado no es conforme con el presente Reglamento, adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias para que sea conforme, o bien para retirarlo del mercado, o llamarlo a revisión o recuperarlo, según proceda.

2. Cuando un vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo comporte un riesgo grave, los importadores informarán inmediatamente de ello al fabricante y a las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado de los Estados miembros en los que hayan introducido en el mercado el vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo. Los importadores les informarán asimismo de cualquier medida que se haya tomado y darán detalles, en particular, sobre el riesgo grave y las medidas correctoras adoptadas por el fabricante.

3. Los importadores conservarán a disposición de las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado una copia del certificado de conformidad durante un período de diez años a partir de la introducción en el mercado de un vehículo, y durante un período de cinco años a partir de la introducción en el mercado de un sistema, componente o unidad técnica independiente, y garantizarán que, previa petición, el expediente de homologación mencionado en el artículo 29, apartado 10, pueda ponerse a disposición de dichas autoridades.

4. Previa solicitud motivada de una autoridad nacional, los importadores facilitarán a esta toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente en una lengua que dicha autoridad pueda comprender con facilidad. Los importadores cooperarán con dicha autoridad, a petición suya, en cualquier acción destinada a evitar los riesgos que comportan los vehículos, sistemas, componentes, unidades técnicas independientes, piezas o equipos que hayan introducido en el mercado.

Artículo 14

Obligaciones de los distribuidores

1. Cuando los distribuidores comercialicen un vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo, actuarán con la diligencia debida respecto a los requisitos aplicables del presente Reglamento.

2. Antes de comercializar, matricular o poner en servicio un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, los distribuidores comprobarán que este lleva el marcado reglamentario o la marca de homologación requerida, que va acompañado de los documentos exigidos y de las instrucciones y la información relativa a la seguridad en las lenguas oficiales del Estado miembro en el que se vaya a comercializar, y que el importador y el fabricante han respetado los requisitos establecidos en el artículo 12, apartados 2 y 4, y en el artículo 39, apartados 1 y 2.

3. Mientras sean responsables de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, los distribuidores se asegurarán de que las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

Artículo 15

Obligaciones de los distribuidores respecto de sus productos cuando estos no son conformes o comportan un riesgo grave

1. Si un distribuidor considera o tiene motivos para pensar que un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente no es conforme con los requisitos del presente Reglamento, no lo comercializará, ni matriculará, ni lo pondrá en servicio hasta que el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente sea conforme.

2. Los distribuidores que consideren o tengan motivos para pensar que un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente que hayan comercializado o matriculado, o de cuya puesta en servicio sean responsables no es conforme con el presente Reglamento, informarán al fabricante o al representante del fabricante para asegurarse de que se toman las medidas correctoras necesarias para hacer conforme, retirar del mercado, llamar a revisión o recuperar dicho vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, según proceda, con arreglo al artículo 10, apartado 1, y el artículo 13, apartado 1.

3. Cuando un vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo comporte un riesgo grave, los distribuidores informarán inmediatamente de ello al fabricante, al importador, y a las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado de los Estados miembros en los que se haya comercializado el vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo. Los distribuidores les informarán asimismo de cualquier medida que se haya tomado y darán detalles, en particular, sobre el riesgo grave y las medidas correctoras adoptadas por el fabricante.

4. Previa solicitud motivada de una autoridad nacional, los distribuidores se asegurarán de que el fabricante facilita a la autoridad nacional la información especificada en el artículo 10, apartado 4, o de que el importador facilita a la autoridad nacional la información especificada en el artículo 13, apartado 3. Los distribuidores cooperarán con esa autoridad, a petición suya, en cualquier acción adoptada con arreglo al artículo 20 del Reglamento (CE) n° 765/2008, destinada a evitar los riesgos que comporte el vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo que hayan comercializado.

Artículo 16

Casos en los que las obligaciones de los fabricantes se aplican a los importadores y distribuidores

A los efectos del presente Reglamento, se considerará fabricante y, por consiguiente, estará sujeto a las obligaciones del fabricante con arreglo a los artículos 9 a 11, al importador o distribuidor que comercialice, matricule o sea responsable de la puesta en servicio de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente con su nombre o marca comercial o que modifique un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente de tal modo que la conformidad con los requisitos aplicables pueda verse afectada.

Artículo 17

Identificación de los agentes económicos

Los agentes económicos identificarán, previa solicitud, ante las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado, durante un período de diez años para un vehículo, y durante un período de cinco años para un sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo:

- a) a cualquier agente económico que les haya suministrado un vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo;
- b) a cualquier agente económico al que hayan suministrado un vehículo, sistema, componente, unidad técnica independiente, pieza o equipo.

CAPÍTULO III

REQUISITOS SUSTANTIVOS

Artículo 18

Requisitos sustantivos generales

1. Los vehículos de categoría L y los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinadas a dichos vehículos cumplirán los requisitos de los anexos II a VIII aplicables a las categorías o subcategorías de vehículos correspondientes.

2. Los vehículos de categoría L o sus sistemas, componentes o unidades técnicas independientes cuya compatibilidad electromagnética esté regulada íntegramente en los actos delegados a que se hace referencia en el apartado 3 del presente artículo, en lo relativo a la fabricación del vehículo, y en el acto de ejecución adoptado en virtud del presente Reglamento no estarán sujetos a lo dispuesto en la Directiva 2004/108/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de compatibilidad electromagnética ⁽¹⁾.

3. A fin de completar los requisitos de homologación de tipo para los vehículos de categoría L establecidos en el presente Reglamento, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 75 relativos a los requisitos técnicos detallados y a los procedimientos de ensayo, tal y como se sintetizan en el anexo II, partes A, B y C, garantizando así un alto nivel de protección del medio ambiente conforme a lo definido en las disposiciones correspondientes del presente Reglamento. El primero de esos actos delegados se adoptará a más tardar el 31 de diciembre de 2014.

⁽¹⁾ DO L 390 de 31.12.2004, p. 24.

Artículo 19

Prohibición de los dispositivos de desactivación

Se prohibirá la utilización de dispositivos de desactivación que reduzcan la eficacia de la seguridad, la compatibilidad electromagnética, el sistema de diagnóstico a bordo, los sistemas de reducción del ruido o de las emisiones contaminantes. Un elemento de diseño no se considerará un dispositivo de desactivación si se cumple cualquiera de las condiciones siguientes:

- a) la necesidad del dispositivo se justifica como protección del motor contra daños o accidentes y en aras del manejo seguro del vehículo;
- b) el dispositivo no funciona más allá de las exigencias de arranque del motor;
- c) en los procedimientos de ensayo se incluyen en un grado sustancial las condiciones de funcionamiento para verificar si el vehículo cumple lo dispuesto en el presente Reglamento, los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento.

Artículo 20

Medidas destinadas a los fabricantes relativas a las modificaciones del grupo motopropulsor de los vehículos

1. Los fabricantes de vehículos dotarán a los vehículos de categoría L, con excepción de las subcategorías L3e-A3 y L4e-A3, de características específicas para evitar la manipulación del grupo motopropulsor de los vehículos, mediante una serie de requisitos técnicos y especificaciones con los fines siguientes:

- a) evitar las modificaciones que puedan perjudicar a la seguridad, en particular aumentando las prestaciones del vehículo mediante la manipulación del grupo motopropulsor para aumentar el par máximo, la potencia o la velocidad máxima por construcción del vehículo que hayan sido debidamente establecidas durante el procedimiento de homologación de tipo seguido por el fabricante del vehículo, y/o
- b) evitar perjudicar al medio ambiente.

2. La Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 75 en lo referente a los requisitos específicos relativos a las medidas mencionadas en el apartado 1 a fin de facilitar el cumplimiento del apartado 4. El primero de esos actos delegados se adoptará a más tardar el 31 de diciembre de 2014.

3. Después de una modificación del grupo motopropulsor, el vehículo cumplirá los requisitos técnicos de la categoría y subcategoría iniciales del vehículo o, en su caso, la nueva categoría y subcategoría del vehículo, que estaban vigentes cuando el vehículo original fue introducido en el mercado, matriculado o puesto en servicio, incluidas las últimas modificaciones de los requisitos.

Cuando el fabricante del vehículo diseñe el grupo motopropulsor de un tipo de vehículo para que pueda modificarse de tal modo que el vehículo no se ajuste ya al tipo homologado pero corresponda a otra variante o versión, dicho fabricante incluirá la información pertinente para cada variante o versión así

creada en la solicitud, debiendo dicha variante o versión contar expresamente con la homologación de tipo. Si el vehículo modificado entra dentro de una nueva categoría o subcategoría, se solicitará una nueva homologación de tipo.

4. Sin perjuicio del apartado 1, y a fin de evitar modificaciones o ajustes con efectos adversos para la seguridad funcional o la eficacia medioambiental del vehículo, el fabricante procurará evitar, mediante métodos técnicos adecuados, que tales modificaciones o ajustes sean técnicamente posibles a menos que se declaren y consten de forma explícita en el expediente del fabricante y estén así cubiertos por la homologación de tipo.

Artículo 21

Requisitos técnicos de los sistemas de diagnóstico a bordo

1. Los vehículos de categoría L estarán equipados con un DAB que cumpla los requisitos funcionales y los procedimientos de ensayo establecidos en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 5 y de acuerdo con el calendario de aplicación previsto en el anexo IV.

2. A partir de las fechas previstas en el punto 1.8.1 del anexo IV, los vehículos de las categorías o subcategorías L3e, L4e, L5e-A, L6e-A y L7e-A estarán equipados con un sistema DAB I que detecte cualquier fallo del circuito eléctrico o de los componentes electrónicos del sistema de control de las emisiones, y que notifique dichos fallos cuando, a consecuencia de los mismos, se superen los umbrales de emisiones establecidos en el anexo VI, parte B1.

3. A partir de las fechas previstas en el punto 1.8.2 del anexo IV, los vehículos de las categorías o subcategorías L3e a L7e estarán equipados con un sistema DAB I que detecte cualquier fallo del circuito eléctrico o de los componentes electrónicos del sistema de control de las emisiones, y que se active cuando se superen los umbrales de emisiones establecidos en el anexo VI, parte B2. Los sistemas de DAB I para estas categorías o subcategorías de vehículos notificarán asimismo la activación de cualquier modo de funcionamiento del par motor.

4. A partir de las fechas previstas en el punto 1.8.3 del anexo IV y con arreglo al artículo 23, apartado 5, los vehículos de las categorías o subcategorías L3e, L5e-A, L6e-A y L7e-A estarán además equipados con un sistema DAB II que detecte y notifique los fallos o cualquier deterioro del sistema de control de las emisiones a consecuencia de los cuales se superen los umbrales de emisiones establecidos en el anexo VI, parte B2.

5. A fin de armonizar el modo en que los DAB notifican los fallos relativos a la seguridad funcional o al sistema de control de las emisiones, y facilitar una reparación eficaz de los vehículos, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 75 en lo referente a los requisitos técnicos detallados sobre el diagnóstico a bordo, incluidos los requisitos de funcionamiento del DAB y los procedimientos de ensayo relativos a los elementos enumerados en los apartados 1 a 4 y contemplados en el anexo II, parte C.11, así como al tipo de ensayo VIII contemplado en el anexo V.

Artículo 22

Requisitos relativos a la seguridad funcional de los vehículos

1. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos estén diseñados, fabricados y montados de forma que se minimice el riesgo de lesiones para sus ocupantes y otros usuarios de la carretera.

2. El fabricante garantizará que la seguridad funcional del vehículo perdurará a lo largo de la vida normal del mismo si se utiliza en condiciones normales y es objeto de mantenimiento conforme a las recomendaciones del fabricante. El fabricante incluirá una declaración en su expediente por la que confirme que la durabilidad de los sistemas, piezas o equipos esenciales para la seguridad funcional queda garantizada mediante los ensayos y los métodos técnicos adecuados.

3. Los fabricantes garantizarán que los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes cumplen los requisitos pertinentes establecidos en los anexos II y VIII del presente Reglamento, así como los procedimientos de ensayo y los requisitos de funcionamiento establecidos en uno de los actos delegados adoptados en virtud del apartado 5.

4. Los componentes de los vehículos cuyos riesgos de origen eléctrico estén regulados íntegramente en actos delegados o de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento no estarán sujetos a lo dispuesto en la Directiva 2006/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el material eléctrico destinado a utilizarse con determinados límites de tensión ⁽¹⁾.

5. Para asegurarse de que se alcanza un alto nivel de seguridad funcional, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 75 en lo referente a los requisitos específicos de seguridad funcional de los vehículos enumerados en el anexo II, parte B, y, cuando proceda, se basará en los requisitos de seguridad funcional reforzados establecidos en el anexo VIII. El primero de esos actos delegados se adoptará a más tardar el 31 de diciembre de 2014.

6. En una segunda fase, y a más tardar el 31 de diciembre de 2020, la Comisión adoptará un acto delegado con arreglo al artículo 75 a fin de armonizar los requisitos relativos a la vida normal de los vehículos y los ensayos para garantizar la integridad de la estructura del vehículo conforme a lo previsto en el anexo II, parte B.17.

7. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución a fin de establecer el modelo relativo a la declaración del fabricante. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 73, apartado 2.

Artículo 23

Requisitos relativos a la eficacia medioambiental

1. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos estén diseñados, fabricados y montados de forma que se minimice el

riesgo de impacto para el medio ambiente. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos que hayan obtenido la homologación de tipo cumplen los requisitos en materia de eficacia medioambiental con arreglo a lo establecido en los anexos II, V y VI dentro del kilometraje correspondiente a la durabilidad previsto en el anexo VII.

2. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes se ajustan a los procedimientos de ensayo y cumplen los requisitos de ensayo, conforme a lo previsto en el anexo V y dentro de las fechas de aplicación contempladas en el anexo IV del presente Reglamento, que se establecerán en uno de los actos delegados adoptados en virtud del apartado 12 del presente artículo.

3. Los fabricantes se asegurarán de que se cumplen los requisitos de homologación de tipo para comprobar los requisitos de durabilidad. El fabricante elegirá uno de los siguientes procedimientos de ensayo de la durabilidad para demostrar a la autoridad de homologación que la eficacia medioambiental de un vehículo que ha obtenido la homologación de tipo es duradera:

a) ensayo de durabilidad con acumulación de kilometraje total:

Los vehículos de ensayo recorrerán físicamente la distancia total establecida en la parte A del anexo VII y se someterán a prueba con arreglo al procedimiento contemplado en el tipo de ensayo V, según lo previsto en uno de los actos delegados a adoptados en virtud del apartado 12 del presente artículo. Los resultados de los ensayos relativos a las emisiones correspondientes a una distancia recorrida inferior o igual a la distancia total establecida en el anexo VII, parte A, deberán ser inferiores a los límites en materia medioambiental contemplados en el anexo VI, parte A;

b) ensayo de durabilidad con acumulación de kilometraje parcial:

Los vehículos de ensayo recorrerán físicamente al menos la mitad de la distancia total establecida en la parte A del anexo VII y se someterán a prueba con arreglo al procedimiento contemplado en el tipo de ensayo V, según lo previsto en uno de los actos delegados adoptados en virtud del apartado 12 del presente artículo. Con arreglo a lo especificado en dicho acto, los resultados del ensayo se extrapolarán hasta la distancia total establecida en el anexo VII, parte A. Tanto los resultados del ensayo como los resultados extrapolados deberán ser inferiores a los límites en materia medioambiental contemplados en el anexo VI, parte A;

c) procedimiento de durabilidad matemático:

Para cada componente de las emisiones, el producto de multiplicar los factores de deterioro establecidos en el anexo VII, parte B, y los resultados de los ensayos en materia medioambiental de un vehículo que haya acumulado más de 100 km después de haber sido puesto en marcha por primera vez al término de la cadena de producción deberá ser inferior al límite en materia medioambiental contemplado en el anexo VI, parte A.

⁽¹⁾ DO L 374 de 27.12.2006, p. 10.

4. La Comisión realizará un estudio completo de los efectos medioambientales a más tardar el 1 de enero de 2016. El estudio evaluará la calidad del aire y la proporción de contaminantes aportados por los vehículos de categoría L, e incluirá los requisitos de los tipos de ensayo I, IV, V, VII y VIII enumerados en el anexo V.

Cotejará y evaluará los últimos datos científicos, los resultados de la investigación científica, la modelización y la eficiencia en relación con los costes para establecer medidas normativas definitivas mediante la confirmación y fijación definitiva de la entrada en vigor de la fase Euro 5 establecida en el anexo IV y los requisitos medioambientales correspondientes a la fase Euro 5 establecidos en el anexo V, en el anexo VI, partes A2, B2 y C2, así como en el anexo VII en relación con los factores de deterioro y los kilometrajes correspondientes a la durabilidad para la fase Euro 5.

5. A partir de los resultados a que se refiere el apartado 4, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar el 31 de diciembre de 2016, sobre lo siguiente:

- a) las fechas de entrada en vigor de la fase Euro 5 contempladas en el anexo IV;
- b) los límites de emisiones correspondientes a la fase Euro 5 contempladas en el anexo VI, parte A2, y los umbrales para el DAB contemplados en el anexo VI, parte B2;
- c) que todos los tipos de vehículos nuevos de las categorías o subcategorías L3e, L5e, L6e-A y L7e-A estén equipados con un DAB II en la fase Euro 5, además de contar con un DAB I;
- d) los kilometrajes correspondientes a la durabilidad para la fase Euro 5 contemplados en el anexo VII, parte A, y los factores de deterioro para la fase Euro 5 mencionados en el anexo VII, parte B;

En vista de dicho informe, la Comisión presentará las propuestas legislativas oportunas.

6. Basándose en los resultados del estudio sobre los efectos medioambientales, la Comisión adoptará un acto delegado con arreglo al artículo 75 en el que estipule cuáles de las categorías o subcategorías L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B y L7e-C en el caso de la fase Euro 5 se someterán a ensayos SHED o a ensayos de permeabilidad del depósito de combustible, con los límites relativos a los ensayos recogidos en el anexo VI, parte C2.

7. Los fabricantes garantizarán que los vehículos de categoría L cumplen los requisitos de ensayo aplicables en materia de eficacia medioambiental para la homologación y las extensiones según lo previsto en el anexo V, parte A.

8. Por lo que se refiere al tipo de ensayo I, el límite de emisiones pertinente para las motocicletas L3e-AxE (enduro, $x = 1, 2$ o 3) y L3e-AxT (trial, $x = 1, 2$ o 3) será la suma de L2 (HCT) y L3 (NO_x) del anexo VI (A). Los resultados del ensayo

relativo a las emisiones ($\text{NO}_x + \text{HCT}$) serán inferiores o iguales a dicho límite (L2 + L3).

9. Los vehículos de categoría L4e cumplirán los requisitos en materia medioambiental establecidos en el anexo V para los vehículos de categoría L3e y, en el caso de los tipos de ensayo I, IV, VII y VIII del anexo V, será sometido a ensayo el conjunto completo del vehículo básico de motor, con el sidecar instalado, o solo el vehículo básico de motor, sin el sidecar, según proceda.

10. Los fabricantes se asegurarán de que todos los dispositivos de control de la contaminación de recambio introducidos en el mercado o puestos en servicio en la Unión hayan recibido la homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento.

11. Los requisitos a que hacen referencia los apartados 1 a 10 se aplicarán a los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes con arreglo a lo dispuesto en el anexo II.

12. A fin de garantizar un alto nivel de seguridad y protección del medio ambiente, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 75 en lo referente a las especificaciones técnicas detalladas sobre requisitos en materia medioambiental en los asuntos a que se refieren los apartados 1, 2, 3, 6 y 7 del presente artículo, incluidos los procedimientos de ensayo.

Artículo 24

Requisitos medioambientales adicionales relativos a las emisiones de gases de efecto invernadero, al consumo de combustible, al consumo de energía eléctrica y a la autonomía eléctrica

1. El fabricante determinará las emisiones de CO_2 (dióxido de carbono) en el ciclo de ensayo de emisiones en laboratorio correspondiente y las comunicará a la autoridad de homologación. El consumo de combustible y/o el consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica se calcularán basándose en los resultados de los ensayos en laboratorio de las emisiones en el marco de la homologación de tipo o bien se medirán, con la correspondiente certificación del servicio técnico, y se comunicarán a la autoridad de homologación.

2. Los resultados de las mediciones del CO_2 , así como de la medición o el cálculo del consumo de combustible, del consumo de energía eléctrica y de la autonomía eléctrica se incluirán en el expediente del fabricante de acuerdo con lo especificado en el acto de ejecución a que se refiere el artículo 27, apartado 4, y la información pertinente se indicará asimismo en el certificado de conformidad.

Además de incluir tal información en el certificado de conformidad, los fabricantes se asegurarán de que se proporcionen al comprador, al adquirir un vehículo nuevo, las emisiones de CO_2 y los datos sobre consumo de combustible, consumo de energía eléctrica y autonomía eléctrica en el formato que consideren adecuado.

3. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 75 en lo referente a los requisitos relativos a los procedimientos de ensayo para el tipo de ensayo VII en relación con los métodos de medición de las emisiones de CO₂ y de cálculo y medición del consumo de combustible, del consumo de energía eléctrica y de la autonomía eléctrica.

CAPÍTULO IV

PROCEDIMIENTOS DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 25

Procedimientos para la homologación de tipo UE

1. Al solicitar la homologación de tipo de un vehículo completo, el fabricante podrá elegir uno de los siguientes procedimientos:

- a) homologación de tipo por etapas;
- b) homologación de tipo de una sola vez;
- c) homologación de tipo mixta.

Además, el fabricante de las categorías de vehículos contempladas en el apartado 5 podrá elegir la homologación de tipo multifásica.

Para la homologación de tipo de los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, se aplicará solo el procedimiento de homologación de tipo de una sola vez.

2. La homologación de tipo por etapas consistirá en obtener por etapas el conjunto completo de certificados de homologación de tipo UE para los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes que formen parte del vehículo y que, en la fase final, tiene como resultado la homologación del vehículo completo.

3. La homologación de tipo de una sola vez consistirá en homologar un vehículo completo en una única operación.

4. La homologación de tipo mixta es un procedimiento de homologación por etapas en el que la homologación de uno o más sistemas se realiza en la fase final de homologación del vehículo completo, sin que sea necesario expedir certificados de homologación de tipo UE para dichos sistemas.

5. En un procedimiento de homologación de tipo multifásica, una o varias autoridades de homologación certifican que, dependiendo del grado de acabado, un tipo de vehículo incompleto o completado cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos correspondientes del presente Reglamento.

La homologación de tipo multifásica se concederá con respecto a todo tipo de vehículo incompleto o completado que se ajuste a la información detallada en el expediente del fabricante conforme a lo dispuesto en el artículo 27, y cumpla los requisitos técnicos establecidos en los actos pertinentes enumerados en el anexo II en relación con el grado de acabado del vehículo.

6. La homologación de tipo para la fase final de acabado se concederá únicamente después de que la autoridad de homologación haya verificado que el tipo de vehículo homologado en la fase final cumple en ese momento todos los requisitos técnicos aplicables. Ello incluirá un control documental de todos los requisitos contemplados por la homologación de tipo de un vehículo incompleto concedida en el transcurso de un procedimiento multifásico, aunque haya sido concedida para una categoría o subcategoría diferente de vehículo.

La homologación multifásica mencionada en el apartado 1, párrafo segundo, solo se aplicará a los vehículos de las subcategorías L2e-U, L4e, L5e-B, L6e-BU y L7e-CU.

7. La elección del procedimiento de homologación no afectará a los requisitos esenciales aplicables que debe cumplir el tipo de vehículo homologado en el momento de la expedición de la homologación de tipo del vehículo completo.

8. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 75 en lo referente a los procedimientos de homologación de tipo. El primero de esos actos delegados se adoptará a más tardar el 31 de diciembre de 2014.

Artículo 26

Solicitud de homologación de tipo

1. El fabricante presentará la solicitud de homologación de tipo a la autoridad de homologación.

2. Solo se podrá presentar una única solicitud para un tipo concreto de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, y solo se podrá presentar en un único Estado miembro.

3. Se presentará una solicitud separada para cada tipo que se quiera homologar.

Artículo 27

Expediente del fabricante

1. El solicitante deberá presentar un expediente del fabricante a la autoridad de homologación.

2. El expediente del fabricante incluirá los siguientes elementos:

- a) una ficha de características;
- b) todos los datos, planos y fotografías y demás información;
- c) en el caso de los vehículos, se indicará el procedimiento elegido con arreglo al artículo 25, apartado 1;
- d) cualquier otra información exigida por la autoridad de homologación en el contexto del procedimiento de solicitud.

3. El expediente del fabricante podrá transmitirse en papel o en un formato electrónico que se acepte en el servicio técnico y en la autoridad de homologación.

4. La Comisión elaborará modelos para la ficha de características y el expediente del fabricante mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 73, apartado 2. El primero de esos actos de ejecución se adoptará a más tardar el 31 de diciembre de 2014.

Artículo 28

Requisitos específicos sobre la información que debe presentarse en la solicitud de homologación de tipo en el marco de los diferentes procedimientos

1. Las solicitudes de homologación de tipo por etapas deberán incluir el expediente del fabricante, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 27, y el conjunto completo de certificados de homologación de tipo exigidos con arreglo a cada uno de los actos aplicables enumerados en el anexo II.

En el caso de la homologación de tipo de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes con arreglo a los actos aplicables enumerados en el anexo II, la autoridad de homologación deberá tener acceso al correspondiente expediente del fabricante hasta el momento en que se expida o deniegue la homologación.

2. Las solicitudes de homologación de tipo de una sola vez deberán incluir un expediente del fabricante, conforme a lo dispuesto en el artículo 27, que contenga la información pertinente de acuerdo con los actos de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento, en relación con esos actos aplicables.

3. En el caso de un procedimiento de homologación de tipo mixta, el expediente del fabricante deberá ir acompañado por uno o varios de los certificados de homologación de tipo exigidos con arreglo a cada uno de los actos aplicables enumerados en el anexo II, y deberá incluir, en la medida en que no se presente ningún certificado de homologación de tipo, la información pertinente de acuerdo con los actos de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento, en relación con los mencionados actos aplicables.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 3, en el caso de la homologación de tipo multifásica deberá proporcionarse la siguiente información:

- a) en la primera fase, las secciones del expediente del fabricante y de los certificados de homologación de tipo UE correspondientes al grado de acabado del vehículo de base;
- b) en la segunda fase y en fases posteriores, las secciones del expediente del fabricante y de los certificados de homologación de tipo UE correspondientes a la fase actual de fabricación, junto con una copia del certificado de homologación de tipo UE del vehículo expedido en la fase anterior de fabricación, así como información completa y detallada de todos los cambios o añadidos que el fabricante haya realizado en el vehículo.

La información especificada en las letras a) y b) del párrafo primero del presente apartado podrá suministrarse con arreglo al apartado 3.

5. Mediante una solicitud debidamente motivada, la autoridad de homologación podrá exigir al fabricante que proporcione toda información adicional que necesite para poder decidir qué ensayos son necesarios o para facilitar la ejecución de los mismos.

CAPÍTULO V

REALIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 29

Disposiciones generales

1. Las autoridades de homologación concederán una homologación de tipo UE únicamente después de comprobar la conformidad de las disposiciones de producción mencionadas en el artículo 33 y el cumplimiento de los requisitos aplicables por parte del tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente.

2. Las homologaciones de tipo UE se concederán con arreglo al presente capítulo.

3. Si una autoridad de homologación considera que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, pese a su conformidad con las disposiciones pertinentes, comporta un riesgo grave para la seguridad o puede suponer un perjuicio grave para el medio ambiente o para la salud pública, podrá denegar la concesión de la homologación de tipo UE. En ese caso, enviará inmediatamente a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión un expediente detallado en el que explique los motivos de su decisión e incluya pruebas de sus constataciones.

4. Los certificados de homologación de tipo UE se numerarán con arreglo a un sistema armonizado establecido por la Comisión mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 73, apartado 2. El primero de esos actos de ejecución se adoptará a más tardar el 31 de diciembre de 2014.

5. La autoridad de homologación enviará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, en el plazo de un mes a partir de la emisión del certificado de homologación de tipo UE, una copia del certificado de homologación de tipo UE del vehículo, con sus anexos, para cada tipo de vehículo cuya homologación haya concedido por medio de un sistema común de intercambio electrónico seguro. La copia podrá consistir también en un fichero electrónico seguro.

6. La autoridad de homologación informará sin demora a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros de la denegación o retirada de toda homologación de vehículos, junto con los motivos de tal decisión.

7. La autoridad de homologación enviará trimestralmente a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros un listado de las homologaciones de tipo UE de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que haya concedido, modificado, denegado o retirado durante el período precedente.

8. Cuando una autoridad de homologación de otro Estado miembro así lo solicite, la autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE enviará a aquella, en el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud, una copia del certificado de homologación de tipo UE solicitado, junto con sus anexos, por medio de un sistema común de intercambio electrónico seguro. La copia podrá consistir también en un fichero electrónico seguro.

9. Si así lo solicita la Comisión, la autoridad de homologación también remitirá la información mencionada en los apartados 5 a 8 a la Comisión.

10. La autoridad de homologación establecerá un expediente de homologación, que estará compuesto por el expediente del fabricante, acompañado de las actas de ensayo y todos los demás documentos que el servicio técnico o la autoridad de homologación hayan añadido al expediente del fabricante durante el ejercicio de sus funciones. El expediente de homologación contendrá un índice en el que se enumerará su contenido y cuyas páginas deberán estar convenientemente numeradas o marcadas para identificar claramente todas las páginas y el formato de cada documento, de forma que se presente un registro de las sucesivas etapas de la gestión de la homologación de tipo UE, en particular de las fechas de las revisiones y actualizaciones. La autoridad de homologación mantendrá disponible la información incluida en el expediente de homologación durante un período de diez años una vez finalizada la validez de la homologación correspondiente.

Artículo 30

Disposiciones específicas relativas al certificado de homologación de tipo UE

1. El certificado de homologación de tipo UE contendrá los siguientes anexos:

- a) el expediente de homologación mencionado en el artículo 29, apartado 10;
- b) los resultados de los ensayos;
- c) el nombre de las personas autorizadas a firmar los certificados de conformidad, muestras de sus firmas e indicación del cargo en la empresa;
- d) en el caso de una homologación de tipo UE de un vehículo completo, un ejemplar cumplimentado del certificado de conformidad.

2. El certificado de homologación de tipo UE se expedirá con arreglo al modelo establecido por la Comisión mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 73, apartado 2. El primero de esos actos de ejecución se adoptará a más tardar el 31 de diciembre de 2014.

3. Con respecto a cada tipo de vehículo, la autoridad de homologación deberá:

- a) cumplimentar todas las secciones pertinentes del certificado de homologación de tipo UE, incluida la hoja de resultados de los ensayos adjunta;

b) elaborar el índice del expediente de homologación;

c) expedir al solicitante, sin demora alguna, el certificado cumplimentado, junto con sus anexos.

La Comisión establecerá el modelo para la hoja de resultados de los ensayos mencionada en la letra a) mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 73, apartado 2. El primero de esos actos de ejecución se adoptará a más tardar el 31 de diciembre de 2014.

4. En el caso de una homologación de tipo UE en relación con la cual, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 40, se hayan impuesto restricciones respecto a su validez o se haya dispensado de determinadas disposiciones del presente Reglamento o de los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud del mismo, deberán especificarse dichas restricciones o dispensas en el certificado de homologación de tipo UE.

5. Si el fabricante elige el procedimiento de homologación de tipo mixta, la autoridad de homologación cumplimentará el expediente de homologación con las referencias a las actas de ensayo establecidas por los actos de ejecución mencionados en el artículo 32, apartado 1, para las que no exista ningún certificado de homologación de tipo UE.

6. Si el fabricante elige el procedimiento de homologación de tipo de una sola vez, la autoridad de homologación establecerá una lista de requisitos o actos aplicables y adjuntará dicha lista al certificado de homologación de tipo UE. La Comisión adoptará el modelo para este tipo de lista mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 73, apartado 2. El primero de esos actos de ejecución se adoptará a más tardar el 31 de diciembre de 2014.

Artículo 31

Disposiciones específicas sobre sistemas, componentes o unidades técnicas independientes

1. Se concederán homologaciones de tipo UE en relación con los sistemas que se ajusten a la información detallada en el expediente del fabricante y cumplan los requisitos técnicos establecidos en los distintos actos correspondientes, enumerados en el anexo II.

2. Se concederán homologaciones de tipo UE de componentes o unidades técnicas independientes en relación con los componentes o unidades técnicas independientes que se ajusten a la información detallada en el expediente del fabricante y cumplan los requisitos técnicos establecidos en los correspondientes actos enumerados en el anexo II.

3. En el caso de que un componente o unidad técnica independiente, tanto si están o no destinados a reparación, servicio o mantenimiento, estén también cubiertos por una homologación de tipo de un sistema con respecto a un vehículo, no se exigirá la homologación adicional del componente o la unidad técnica independiente a menos que lo exijan los correspondientes actos enumerados en el anexo II.

4. Cuando un componente o unidad técnica independiente cumpla su función o presente una característica específica únicamente en conjunción con otros elementos del vehículo, de forma que solo sea posible comprobar el cumplimiento de los requisitos cuando el componente o la unidad técnica independiente esté funcionando en conjunción con esos otros elementos del vehículo, el alcance de la homologación de tipo UE del componente o de la unidad técnica independiente se limitará en consecuencia.

En tal caso, en el certificado de homologación de tipo UE se especificará toda restricción de utilización del componente o la unidad técnica independiente y se indicarán las condiciones específicas para su montaje.

En el supuesto de que este tipo de componente o unidad técnica independiente sea instalado por el fabricante del vehículo, se comprobará el cumplimiento de estas restricciones de uso o las condiciones de montaje aplicables cuando se homologue el vehículo.

Artículo 32

Ensayos requeridos para la homologación de tipo UE

1. El cumplimiento de los requisitos técnicos establecidos en el presente Reglamento y en los actos enumerados en el anexo II deberá probarse mediante los ensayos adecuados llevados a cabo por los servicios técnicos designados a tal efecto.

Los procedimientos de ensayo mencionados en el párrafo primero y los equipos y las herramientas específicos prescritos para realizar dichos ensayos serán los establecidos en los correspondientes actos que se enumeran en el anexo II.

El formato del acta de ensayo cumplirá los requisitos generales establecidos por la Comisión mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 73, apartado 2. El primero de esos actos de ejecución se adoptará a más tardar el 31 de diciembre de 2014.

2. El fabricante pondrá a disposición de la autoridad de homologación tantos vehículos, componentes o unidades técnicas independientes como exijan los correspondientes actos enumerados en el anexo II para poder llevar a cabo los ensayos requeridos.

3. Los ensayos requeridos se llevarán a cabo en vehículos, componentes y unidades técnicas independientes que sean representativos del tipo que ha de homologarse.

No obstante, el fabricante podrá seleccionar, poniéndose de acuerdo con la autoridad de homologación, un vehículo, un sistema, un componente o una unidad técnica independiente que, aunque no sean representativos del tipo que ha de ser homologado, reúnan una serie de las características más desfavorables con respecto al nivel requerido de prestación. Podrán utilizarse métodos virtuales de ensayo para facilitar la toma de decisiones durante el proceso de selección.

4. Como alternativa a los procedimientos de ensayo contemplados en el apartado 1, y a condición de obtener el acuerdo de la autoridad de homologación, podrán utilizarse, a petición del fabricante, métodos virtuales de ensayo en lo que respecta a los requisitos establecidos en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 6.

5. Los métodos virtuales de ensayo deberán cumplir las condiciones establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 6.

6. A fin de garantizar que los resultados obtenidos con los ensayos virtuales sean tan significativos como los obtenidos con ensayos físicos, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 75, en lo referente a los requisitos que pueden comprobarse mediante ensayos virtuales y a las condiciones en las que se han de efectuar dichos ensayos virtuales. Al adoptar dichos actos delegados, la Comisión se basará en los requisitos y procedimientos contemplados en el anexo XVI de la Directiva 2007/46/CE, según proceda.

Artículo 33

Disposiciones relativas a la conformidad de la producción

1. La autoridad de homologación que conceda una homologación de tipo UE, en colaboración, si es preciso, con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, tomará las medidas necesarias para comprobar que se han tomado las disposiciones adecuadas para garantizar que los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes en producción se ajustarán al tipo homologado.

2. La autoridad de homologación que conceda una homologación de tipo de un vehículo completo adoptará las medidas necesarias para comprobar que los certificados de conformidad expedidos por el fabricante son conformes al artículo 38. Para ello, la autoridad de homologación comprobará que un número suficiente de muestras de certificados de conformidad son conformes al artículo 38 y que el fabricante ha tomado las disposiciones adecuadas para garantizar que los datos de los certificados de conformidad son correctos.

3. La autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE, en colaboración, si es preciso, con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, tomará las medidas necesarias en relación con dicha homologación para comprobar que las disposiciones contempladas en los apartados 1 y 2 siguen siendo adecuadas, de forma que los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes en producción se sigan ajustando al tipo homologado y los certificados de conformidad continúen cumpliendo lo dispuesto en el artículo 38.

4. Con el fin de verificar que un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente es conforme con el tipo homologado, la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE podrá llevar a cabo cualquier verificación o ensayo que se exijan para la homologación de tipo UE, sobre muestras tomadas en las instalaciones del fabricante, incluidos los lugares de producción.

5. Cuando una autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE compruebe que las disposiciones a las que se refieren los apartados 1 y 2 no se están aplicando, se apartan significativamente de las disposiciones y planes de control acordados, han dejado de aplicarse o ya no se consideran adecuadas, aunque la producción no se haya interrumpido, dicha autoridad de homologación adoptará las medidas necesarias para garantizar que el procedimiento para la conformidad de la producción se sigue correctamente o retirar la homologación de tipo.

6. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 75 en lo referente a las disposiciones específicas relativas a la conformidad de la producción. El primero de esos actos delegados se adoptará a más tardar el 31 de diciembre de 2014.

CAPÍTULO VI

MODIFICACIÓN DE LAS HOMOLOGACIONES DE TIPO UE

Artículo 34

Disposiciones generales

1. El fabricante deberá informar, sin demora alguna, a la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE sobre cualquier cambio de los datos registrados en el expediente de homologación.

La autoridad de homologación decidirá cuál de los procedimientos establecidos en el artículo 35 debe seguirse.

Si es necesario, la autoridad de homologación podrá decidir, previa consulta con el fabricante, que es preciso conceder una nueva homologación de tipo UE.

2. La solicitud de modificación de una homologación de tipo UE solo podrá presentarse a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE original.

3. Cuando la autoridad de homologación considere que, para llevar a cabo una modificación, es preciso repetir las inspecciones o los ensayos, lo comunicará al fabricante.

Los procedimientos mencionados en el artículo 35 únicamente se aplicarán si, en función de estas inspecciones o ensayos, la autoridad de homologación llega a la conclusión de que siguen cumpliéndose los requisitos para la homologación de tipo UE.

Artículo 35

Revisiones y extensiones de homologaciones de tipo UE

1. Si se han producido cambios en la información especificada en el expediente de homologación, sin que sea necesario repetir inspecciones o ensayos, la modificación será considerada una «revisión».

En dichos casos, la autoridad de homologación deberá expedir las páginas revisadas del expediente de homologación, según proceda, señalando claramente en cada página revisada qué tipo de cambio se ha producido y en qué fecha se produjo la

nueva emisión. Se considerará cumplido este requisito mediante una versión consolidada y actualizada del expediente de homologación, que lleve adjunta una descripción detallada de los cambios.

2. La modificación será considerada una «extensión» si ha habido cambios en la información especificada en el expediente de homologación y se produce alguna de las situaciones siguientes:

- deben realizarse nuevas inspecciones o nuevos ensayos;
- ha cambiado cualquiera de los datos que figuran en el certificado de homologación de tipo UE, con excepción de los anexos;
- han entrado en vigor nuevos requisitos con arreglo a lo dispuesto en cualquier acto enumerado en el anexo II que sea aplicable al tipo de vehículo homologado o al sistema, componente o unidad técnica independiente homologados.

En el caso de una extensión, la autoridad de homologación expedirá un certificado actualizado de homologación de tipo UE e identificado por un número de extensión, que irá aumentando con el número de extensiones sucesivas que ya se hayan concedido. En el certificado de homologación se indicará claramente el motivo de la extensión y la fecha de la nueva emisión.

3. Siempre que se expidan páginas modificadas o una versión consolidada y actualizada, se modificará en consonancia el índice del expediente de homologación adjunto al certificado de homologación, de forma que conste la fecha de la extensión o revisión más reciente o la fecha de la consolidación de la versión actualizada más reciente.

4. No se exigirá modificar la homologación de tipo de un vehículo cuando los nuevos requisitos contemplados en el apartado 2, letra c), no sean pertinentes, desde un punto de vista técnico, para ese tipo de vehículo o afecten a categorías de vehículos distintas a la categoría a la que pertenece el vehículo.

Artículo 36

Expedición y notificación de modificaciones

1. Cuando se trate de una extensión, se actualizarán todas las secciones pertinentes del certificado de homologación de tipo UE, sus anexos y el índice del expediente de homologación. Se expedirá al solicitante, sin demora alguna, el certificado actualizado y sus anexos.

2. Cuando se trate de una revisión, la autoridad de homologación expedirá y entregará al solicitante, sin demora alguna, los documentos revisados o la versión consolidada y actualizada, según corresponda, incluido el índice revisado del expediente de homologación.

3. La autoridad de homologación notificará toda modificación realizada a homologaciones de tipo UE a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros con arreglo a los procedimientos establecidos en el artículo 29.

CAPÍTULO VII

VALIDEZ DE LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 37

Expiración de la validez

1. Las homologaciones de tipo UE se expedirán con duración ilimitada.
2. Una homologación de tipo UE para un vehículo dejará de ser válida en cualquiera de los siguientes casos:
 - a) cuando nuevos requisitos aplicables al tipo de vehículo homologado sean obligatorios para la comercialización, la matriculación o la puesta en servicio de los vehículos y no sea posible actualizar la homologación de tipo en consecuencia;
 - b) cuando la fabricación del vehículo homologado cese definitivamente de manera voluntaria;
 - c) cuando la validez de la homologación expire como consecuencia de una restricción con arreglo al artículo 40, apartado 6;
 - d) cuando la homologación se haya retirado en virtud del artículo 33, apartado 5, el artículo 49, apartado 1, o el artículo 52, apartado 4.
3. Cuando dejen de ser válidas solo una variante de un tipo o una versión de una variante, la homologación de tipo UE del vehículo en cuestión perderá su validez únicamente en la medida en que afecte a esa variante o versión concretas.
4. Cuando cese definitivamente la fabricación de un tipo concreto de vehículo, el fabricante lo notificará a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE correspondiente a dicho vehículo.

En el plazo de un mes a partir de la recepción de la notificación mencionada en el párrafo primero, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE del vehículo lo comunicará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 4, en aquellos casos en que una homologación de tipo UE de un vehículo vaya a dejar de ser válida, el fabricante se lo notificará a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE.

La autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE comunicará sin demora toda la información pertinente a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, de forma que se pueda aplicar, cuando proceda, el artículo 44.

En la notificación mencionada en el párrafo segundo se especificará, en concreto, la fecha de fabricación y el número de identificación del último vehículo fabricado.

CAPÍTULO VIII

CERTIFICADO DE CONFORMIDAD Y MARCADO

Artículo 38

Certificado de conformidad

1. El fabricante, en su calidad de titular de la homologación de tipo UE de un vehículo, entregará un certificado de conformidad, en forma de documento en papel, que acompañará a cada vehículo, ya esté completo, incompleto o completado, que haya sido fabricado de acuerdo con el tipo de vehículo homologado.

Este certificado se entregará gratuitamente al comprador junto con el vehículo. Su entrega no podrá depender de una solicitud expresa ni de la presentación de información adicional al fabricante.

Durante un período de diez años tras la fecha de producción del vehículo, el fabricante del vehículo tendrá la obligación de expedir a todo propietario de vehículo que lo solicite un duplicado del certificado de conformidad previo pago de un importe que no sobrepase el coste de la expedición del certificado. Todo certificado duplicado llevará de manera visible en el anverso la indicación «Duplicado».

2. El fabricante utilizará el modelo de certificado de conformidad adoptado por la Comisión mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 73, apartado 2. El certificado de conformidad estará diseñado para impedir las falsificaciones. Con tal fin, el acto de ejecución estipulará que el papel utilizado en el certificado esté protegido mediante diversos dispositivos de seguridad en la impresión. El primero de esos actos de ejecución se adoptará a más tardar el 31 de diciembre de 2014.

3. El certificado de conformidad se redactará como mínimo en una de las lenguas oficiales de la Unión. Todo Estado miembro podrá solicitar que el certificado de conformidad se traduzca a sus propias lenguas oficiales.

4. Las personas autorizadas para firmar certificados de conformidad pertenecerán a la organización del fabricante y estarán debidamente autorizadas por la dirección para asumir plenamente la responsabilidad jurídica del fabricante con respecto al diseño y la fabricación de un vehículo o la conformidad de la producción del vehículo.

5. El certificado de conformidad estará cumplimentado en su totalidad y no contendrá restricciones relativas al uso del vehículo distintas de las contempladas en el presente Reglamento o en cualquiera de los actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento.

6. En el caso de un vehículo incompleto o completado, el fabricante deberá cumplimentar únicamente los puntos del certificado de conformidad que hayan sido añadidos o cambiados durante la fase de homologación en curso y, cuando proceda, adjuntará al certificado todos los certificados de conformidad extendidos en las fases previas.

7. En el caso de los vehículos homologados con arreglo al artículo 40, apartado 2, el certificado de conformidad incluirá en su título el texto: «Para vehículos completos/completados, que han recibido la homologación de tipo en aplicación del artículo 40, apartado 4, del Reglamento (UE) n° 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (homologación provisional)».

8. En el caso de los vehículos que han recibido la homologación de tipo con arreglo al artículo 42, el certificado de conformidad, establecido en los actos de ejecución a que se refiere el apartado 2, incluirá en su título el texto «Para vehículos completos/completados, que han recibido la homologación de tipo en series cortas» y en su proximidad inmediata el año de producción, seguido de un número secuencial entre 1 y el límite asignado en el cuadro del anexo III, que indique, respecto de cada año de producción, la posición de dicho vehículo en la producción asignada para ese año.

9. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el fabricante podrá transmitir, por medios electrónicos, el certificado de conformidad al organismo competente en materia de matriculación de cualquier Estado miembro.

Artículo 39

Placa reglamentaria con el marcado adecuado de los vehículos y marca de homologación de tipo de los componentes o unidades técnicas independientes

1. El fabricante de un vehículo colocará en cada vehículo fabricado de conformidad con el tipo homologado la placa reglamentaria con el marcado adecuado exigida por el acto de ejecución correspondiente adoptado en virtud del apartado 3.

2. El fabricante de un componente o de una unidad técnica independiente, forme o no parte de un sistema, colocará en cada componente o unidad técnica independiente que se haya fabricado de conformidad con el tipo homologado la marca de homologación de tipo exigida por el acto de ejecución pertinente adoptado en virtud del presente Reglamento o el reglamento de la CEPE correspondiente.

Cuando no se exija esta marca de homologación de tipo, el fabricante colocará, como mínimo, la denominación comercial o marca comercial del fabricante, el número de tipo o un número de identificación.

3. La placa reglamentaria y la marca de homologación de tipo UE se establecerán de conformidad con el modelo previsto por la Comisión mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 73, apartado 2. El primero de esos actos de ejecución se adoptará a más tardar el 31 de diciembre de 2014.

CAPÍTULO IX

EXENCIONES PARA NUEVAS TECNOLOGÍAS O NUEVOS CONCEPTOS

Artículo 40

Exenciones para nuevas tecnologías o nuevos conceptos

1. El fabricante podrá solicitar una homologación de tipo UE en relación con un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente que incorpore tecnologías o conceptos nuevos que sean incompatibles con alguno de los actos enumerados en el anexo II.

2. La autoridad de homologación concederá la homologación de tipo UE mencionada en el apartado 1 cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:

- a) en la solicitud se mencionan los motivos por los cuales las tecnologías o conceptos en cuestión hacen que el sistema, componente o unidad técnica independiente sea incompatible con alguno de los actos previstos en el anexo II;
- b) en la solicitud se describen las implicaciones para la seguridad y el medio ambiente de la nueva tecnología y las medidas tomadas a fin de garantizar al menos un nivel de seguridad y protección del medio ambiente equivalentes a los proporcionados por los requisitos para los que se solicita la exención;
- c) se presentan descripciones y resultados de los ensayos que demuestran el cumplimiento de la condición establecida en la letra b).

3. La concesión de dicha homologación de tipo UE en exención de las nuevas tecnologías o nuevos conceptos estará sujeta a la autorización de la Comisión. La autorización se concederá mediante un acto de ejecución. Dicho acto de ejecución se adoptará con arreglo al procedimiento de examen mencionado en el artículo 73, apartado 2.

4. En espera de la decisión de la Comisión sobre la autorización, la autoridad de homologación podrá conceder ya una homologación de tipo UE, pero esta será provisional, válida únicamente en el territorio de ese Estado miembro, en relación con un tipo de vehículo objeto de la exención que desea obtenerse. La autoridad de homologación informará de ello a la Comisión y a los demás Estados miembros sin demora mediante un expediente que contenga la información mencionada en el apartado 2.

El carácter provisional y la validez territorial limitada deberán quedar patentes en el encabezamiento del certificado de homologación de tipo y del certificado de conformidad. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución a fin de establecer modelos armonizados para el certificado de homologación de tipo y el certificado de conformidad a efectos del presente apartado. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 73, apartado 2.

5. Las demás autoridades de homologación podrán decidir por escrito si aceptan en su territorio la homologación provisional mencionada en el apartado 4.

6. Cuando proceda, la autorización de la Comisión mencionada en el apartado 3 también especificará si su validez está supeditada a algún tipo de restricción. En cualquier caso, la validez de la homologación de tipo no podrá ser inferior a 36 meses.

7. Si la Comisión decide denegar la autorización, la autoridad de homologación comunicará inmediatamente al titular de la homologación de tipo provisional mencionada en el apartado 4 que la homologación provisional quedará derogada seis meses después de la fecha de la denegación de la Comisión.

No obstante, se permitirá la introducción en el mercado, matriculación o puesta en servicio en todo Estado miembro que haya aceptado la homologación provisional de los vehículos fabricados de conformidad con la homologación provisional antes de que expire su validez.

Artículo 41

Adaptación subsiguiente de los actos delegados y de ejecución

1. En los casos en que la Comisión haya autorizado la concesión de una exención con arreglo a lo dispuesto en el artículo 40, tomará inmediatamente las medidas necesarias, en su caso, para adaptar al desarrollo tecnológico los actos delegados o de ejecución afectados.

Cuando la exención con arreglo al artículo 40 esté relacionada con un reglamento de la CEPE, la Comisión propondrá la modificación de dicho reglamento de la CEPE con arreglo al procedimiento aplicable en el marco del Acuerdo revisado de 1958.

2. Tan pronto como se hayan modificado los actos pertinentes, se levantará toda restricción en la decisión de la Comisión de autorizar la exención.

Si no se han tomado las medidas necesarias para adaptar los actos delegados o de ejecución, y a petición del Estado miembro que concedió la homologación, la Comisión podrá autorizar al Estado miembro a prorrogar la homologación mediante una decisión en forma de acto de ejecución adoptado con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 73, apartado 2.

CAPÍTULO X

VEHÍCULOS FABRICADOS EN SERIES CORTAS

Artículo 42

Homologación de tipo nacional de series cortas

1. El fabricante podrá solicitar una homologación de tipo nacional para series cortas de un tipo de vehículo dentro de los límites cuantitativos anuales establecidos en el anexo III. Dichos límites se aplicarán a la comercialización, la matriculación o la puesta en servicio de vehículos del tipo homologado en el mercado de cada Estado miembro en un año determinado.

2. Para el tipo de vehículos a que se refiere el apartado 1, los Estados miembros podrán eximir de la aplicación de uno o varios de los requisitos esenciales establecidos en uno o varios

actos delegados enumerados en el anexo II, siempre y cuando establezcan los requisitos alternativos pertinentes.

Por «requisitos alternativos» se entenderá las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos cuya finalidad sea garantizar un nivel de seguridad funcional, de protección del medio ambiente y de seguridad laboral que sea equivalente, en la mayor medida posible, al nivel previsto en uno o varios de los actos delegados enumerados en el anexo II.

Para el tipo de vehículos a que se refiere el apartado 1, los Estados miembros podrán eximir de la aplicación de una o varias de las disposiciones administrativas del presente Reglamento o de los actos de ejecución adoptados en virtud del mismo.

Los Estados miembros solo podrán eximir de lo dispuesto en el presente apartado cuando tengan motivos razonables que lo justifiquen.

3. A efectos de la homologación de tipo nacional de vehículos con arreglo al presente artículo, se aceptarán los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que han recibido la homologación de tipo de conformidad con los actos enumerados en el anexo II.

4. El certificado de homologación de tipo de los vehículos homologados con arreglo al presente artículo se redactará de conformidad con el modelo mencionado en el artículo 30, apartado 2, pero no llevará el encabezamiento «certificado de homologación de tipo UE del vehículo» y especificará el contenido de las exenciones concedidas conforme al apartado 2. Los certificados de homologación de tipo se numerarán con arreglo al sistema armonizado a que se refiere el artículo 29, apartado 4.

5. En el certificado de homologación de tipo se especificará la naturaleza de las exenciones concedidas con arreglo al apartado 2, párrafos primero y tercero.

6. La validez de una homologación de tipo nacional para series cortas se limitará al territorio del Estado miembro cuya autoridad de homologación la haya concedido.

7. No obstante, a petición del fabricante, se enviará por correo certificado o por correo electrónico una copia del certificado de homologación de tipo y sus anexos a las autoridades de homologación de los Estados miembros designados por el fabricante.

8. En el plazo de tres meses a partir de la fecha de recepción de la solicitud mencionada en el apartado 7, las autoridades de homologación de los Estados miembros designados por el fabricante decidirán si aceptan o no la homologación de tipo. Comunicarán oficialmente su decisión a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo nacional para series cortas.

9. Las autoridades de homologación de los Estados miembros aceptarán la homologación de tipo nacional, salvo que tengan motivos razonables para pensar que los requisitos técnicos nacionales en que se basó la homologación del vehículo no son equivalentes a los suyos.

10. A petición de un solicitante que desee introducir en el mercado o matricular un vehículo con una homologación de tipo nacional para series cortas en otro Estado miembro, la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo nacional para series cortas proporcionará a la autoridad nacional del otro Estado miembro una copia del certificado de homologación de tipo, incluido el expediente de homologación. Serán de aplicación los apartados 8 y 9.

CAPÍTULO XI

COMERCIALIZACIÓN, MATRICULACIÓN O PUESTA EN SERVICIO

Artículo 43

Comercialización, matriculación o puesta en servicio de vehículos

Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 46 y 47, los vehículos para los que sea obligatoria la homologación de tipo UE del vehículo completo, o para los que el fabricante haya obtenido esta homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento, solo podrán ser comercializados, matriculados o puestos en servicio si van acompañados de un certificado de conformidad válido expedido con arreglo al artículo 38.

Cuando se trate de vehículos incompletos, se permitirá la comercialización o puesta en servicio de estos vehículos, pero las autoridades de los Estados miembros responsables de la matriculación podrán denegar el permiso para su matriculación y su utilización en carretera.

Artículo 44

Comercialización, matriculación o puesta en servicio de vehículos de fin de serie

1. Con las limitaciones especificadas en los apartados 2 y 4, relativas a los vehículos de fin de serie y a los plazos, podrán comercializarse, matricularse y ponerse en servicio vehículos que se ajusten a un tipo de vehículo cuya homologación de tipo UE ya no sea válida en virtud del artículo 37.

El párrafo primero se aplicará únicamente dentro del territorio de la Unión a aquellos vehículos que, en el momento de su fabricación, contasen con una homologación de tipo UE válida, pero que no se hayan comercializado, matriculado o puesto en servicio antes de que dicha homologación de tipo UE haya perdido su validez.

2. En el caso de vehículos completos, el apartado 1 se aplicará durante un período de 24 meses a partir de la fecha en que expire la validez de la homologación de tipo UE, y, en el caso de los vehículos completados, durante un período de 30 meses a partir de dicha fecha.

3. Si un fabricante desea acogerse a lo dispuesto en el apartado 1, deberá presentar una solicitud a la autoridad nacional de cada uno de los Estados miembros en los que vayan a comercializarse, matricularse o ponerse en servicio los vehículos en cuestión. En dicha solicitud se especificarán todos los motivos técnicos o económicos que impiden que dichos vehículos cumplan los nuevos requisitos en materia de homologación de tipo.

La autoridad nacional correspondiente decidirá, en un plazo de tres meses a partir de la recepción de la solicitud, si autoriza la matriculación de dichos vehículos dentro de su territorio y en qué cantidad.

4. El número de vehículos de fin de serie no superará el 10 % del número de vehículos matriculados en los dos años anteriores o los 100 vehículos por Estado miembro, en función de la cifra que sea mayor.

5. Se hará una anotación especial para calificar los vehículos como «fin de serie» en el certificado de conformidad de los vehículos puestos en servicio con arreglo al presente procedimiento.

6. Los Estados miembros garantizarán el control efectivo del número de vehículos que se comercialicen, matriculen o pongan en servicio en el marco del procedimiento establecido en el presente artículo.

7. El presente artículo se aplicará solamente cuando el cese de fabricación se deba a la expiración de la validez de la homologación de tipo en el caso a que hace referencia el artículo 37, apartado 2, letra a).

Artículo 45

Comercialización o puesta en servicio de componentes y unidades técnicas independientes

1. Los componentes o las unidades técnicas independientes solamente podrán ser comercializados o puestos en servicio si cumplen los requisitos de los actos pertinentes enumerados en el anexo II y si están correctamente marcados con arreglo al artículo 39.

2. El apartado 1 no será de aplicación en el caso de componentes o unidades técnicas independientes que hayan sido específicamente fabricados o diseñados para vehículos nuevos que no entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán autorizar la comercialización o puesta en servicio de componentes o unidades técnicas independientes que estén exentos de alguna de las disposiciones del presente Reglamento en aplicación del artículo 40 o estén destinados a su montaje en vehículos que se benefician de las homologaciones concedidas en virtud del artículo 42 relativas a dichos componentes o unidades técnicas independientes.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, y salvo disposición en contrario en el presente Reglamento o en uno de los actos delegados adoptados en virtud del mismo, los Estados miembros podrán autorizar la comercialización o puesta en servicio de componentes o unidades técnicas independientes que estén destinados a su montaje en vehículos que, en el momento de su comercialización o puesta en servicio, no estaban sometidos a la obligación de homologación de tipo en virtud del presente Reglamento o de la Directiva 2002/24/CE.

CAPÍTULO XII

CLÁUSULAS DE SALVAGUARDIA

Artículo 46

Procedimiento en el caso de vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que comporten un riesgo grave a nivel nacional

1. Cuando las autoridades de vigilancia del mercado de un Estado miembro adopten medidas con arreglo al artículo 20 del Reglamento (CE) n° 765/2008, o tengan motivos suficientes para pensar que un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente sujeto al presente Reglamento comporta un riesgo grave para la salud o la seguridad de las personas u otros aspectos de protección del interés público con arreglo al presente Reglamento, la autoridad de homologación que concedió la homologación llevará a cabo una evaluación relacionada con el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente en cuestión atendiendo a todos los requisitos establecidos en el presente Reglamento. Los agentes económicos correspondientes cooperarán plenamente con las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado.

Si en el transcurso de la evaluación, la autoridad de homologación que concedió la homologación constata que el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente no cumple los requisitos establecidos en el presente Reglamento, pedirá sin demora al agente económico en cuestión que adopte todas las medidas correctoras adecuadas para adaptar a los citados requisitos el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, retirarlo del mercado, o llamarlo a revisión o recuperarlo, en un plazo de tiempo razonable, proporcional a la naturaleza del riesgo.

El artículo 21 del Reglamento (CE) n° 765/2008 será de aplicación a las medidas mencionadas en el párrafo segundo del presente apartado.

2. Cuando las autoridades de homologación consideren que la falta de conformidad no se limita al territorio nacional, informarán a la Comisión y a los demás Estados miembros de los resultados de la evaluación y de las medidas que han pedido al agente económico que adopte.

3. El agente económico se asegurará de que se adoptan todas las medidas correctoras pertinentes en relación con todos los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes no conformes que haya introducido en el mercado, haya matriculado o de cuya puesta en servicio sea responsable en la Unión.

4. Si el agente económico no adopta las medidas correctoras adecuadas en el plazo de tiempo indicado en el apartado 1, párrafo segundo, las autoridades nacionales adoptarán todas las medidas adecuadas para prohibir o restringir la comercialización, matriculación o puesta en servicio de los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes no conformes en sus mercados nacionales, retirarlos de los mismos, o llamarlos a revisión o recuperarlos.

5. Las autoridades nacionales informarán sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de las medidas mencionadas en el apartado 4.

La información proporcionada incluirá todos los detalles de que se disponga, en particular los datos necesarios para la identificación del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente no conforme, su origen, la naturaleza de la supuesta no conformidad y del riesgo planteado, la naturaleza y duración de las medidas nacionales adoptadas, así como los argumentos expresados por el agente económico en cuestión. En particular, las autoridades de homologación indicarán si la no conformidad se debe a uno de los motivos siguientes:

- a) el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente no respeta las exigencias relativas a la salud o la seguridad de las personas, la protección del medio ambiente u otros aspectos de protección del interés público incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento;
- b) existencia de lagunas en los actos pertinentes enumerados en el anexo II.

6. Los Estados miembros informarán en el plazo de un mes a la Comisión y a los demás Estados miembros de toda medida que adopten y de cualquier dato adicional sobre la no conformidad del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente en cuestión que tengan a su disposición y, en caso de desacuerdo con la medida nacional notificada, presentarán sus objeciones al respecto.

7. Si en el plazo de un mes tras la recepción de la información indicada en el apartado 6 del presente artículo, algún Estado miembro o la Comisión presentan objeciones sobre una medida adoptada por un Estado miembro, la Comisión evaluará la medida con arreglo al artículo 47.

8. Los Estados miembros velarán por que se adopten sin demora las medidas restrictivas adecuadas respecto del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente en cuestión, tales como la retirada del vehículo.

Artículo 47

Procedimiento de salvaguardia de la Unión

1. Si en el curso del procedimiento establecido en el artículo 46, apartados 3 y 4, se formulan objeciones contra una medida adoptada por un Estado miembro, o la Comisión considera que una medida nacional vulnera la legislación de la Unión, la Comisión consultará a los Estados miembros y a los agentes económicos correspondientes, y procederá sin demora a la evaluación de la medida nacional. Sobre la base de los resultados de esa evaluación, la Comisión decidirá, con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 73, apartado 2, si la medida nacional se considera justificada.

La Comisión comunicará su decisión a todos los Estados miembros y a los agentes económicos correspondientes.

2. Si la Comisión considera justificada la medida nacional, todos los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar la retirada de sus mercados del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente no conforme e informarán a la Comisión al respecto. Si la medida nacional no se considera justificada, el Estado miembro en cuestión retirará o adaptará la medida, con arreglo a la decisión contemplada en el apartado 1.

3. Cuando la medida nacional se considere justificada y se atribuya a lagunas en el presente Reglamento o en los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud del mismo, la Comisión propondrá las medidas pertinentes como a continuación se indica:

- a) cuando se trate de actos delegados o de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento, la Comisión propondrá las modificaciones necesarias del acto correspondiente;
- b) cuando se trate de reglamentos de la CEPE, la Comisión propondrá los proyectos de modificaciones necesarias de los reglamentos de la CEPE pertinentes de acuerdo con el procedimiento aplicable con arreglo al Acuerdo revisado de 1958.

Artículo 48

Vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que son conformes y comportan un riesgo grave

1. Si tras efectuar una evaluación con arreglo al artículo 46, apartado 1, un Estado miembro comprueba que un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, pese a ser conforme con los requisitos aplicables o estar marcado correctamente, comporta un riesgo grave para la seguridad o puede perjudicar gravemente al medio ambiente o a la salud pública, pedirá al agente económico en cuestión que adopte todas las medidas adecuadas para asegurarse de que el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente en cuestión ya no comporte ese riesgo al introducirlo en el mercado, matricularlo o una vez puesto en servicio, o bien para retirarlo del mercado, o llamarlo a revisión o recuperarlo en un plazo de tiempo razonable y proporcional a la naturaleza del riesgo. El Estado miembro podrá denegar la matriculación de tales vehículos en tanto el fabricante del vehículo no haya adoptado todas las medidas adecuadas.

2. En el caso de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente contemplado en el apartado 1, el agente económico se asegurará de que se adopten medidas correctoras en relación con la totalidad de dichos vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, introducidos en el mercado, matriculados o puestos en servicio en la Unión.

3. En el plazo de un mes, el Estado miembro contemplado en el apartado 1 informará a la Comisión y a los demás Estados miembros de todos los detalles de que se dispone, en particular los datos necesarios para identificar el vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente en cuestión y determinar su origen, su cadena de suministro, la naturaleza del riesgo planteado y la naturaleza y duración de las medidas nacionales adoptadas.

4. La Comisión consultará sin demora a los Estados miembros y los agentes económicos correspondientes y, en particular, a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo, y evaluará la medida nacional adoptada. Sobre la base de dicha evaluación, adoptará una decisión en la que indicará si la medida contemplada en el apartado 1 se considera justificada y, en su caso, propondrá medidas adecuadas.

5. La Comisión comunicará inmediatamente su decisión a todos los Estados miembros y a los agentes económicos correspondientes.

Artículo 49

Vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes no conformes con el tipo homologado

1. Cuando un vehículo nuevo, sistema nuevo, componente nuevo o unidad técnica independiente nueva, acompañados de un certificado de conformidad, o que lleven una marca de homologación, no se ajusten al tipo homologado, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE tomará las medidas necesarias, incluida la retirada de la homologación de tipo, para garantizar que los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes en producción sean conformes al tipo homologado.

2. A los efectos del apartado 1, se considerará que las divergencias respecto a los datos del certificado de homologación de tipo UE o del expediente de homologación constituyen una discrepancia con el tipo homologado.

3. Cuando una autoridad de homologación demuestre que determinados vehículos, componentes o unidades técnicas independientes nuevos, acompañados de un certificado de conformidad o que lleven una marca de homologación de otro Estado miembro, no se ajustan al tipo homologado, podrá solicitar a la autoridad que concedió la homologación de tipo UE que compruebe si los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que estén siendo fabricados siguen ajustándose al tipo homologado. Cuando la autoridad que concedió la homologación de tipo UE reciba una solicitud de este tipo, tomará las medidas necesarias lo antes posible y, a más tardar, en el plazo de tres meses desde la fecha de la solicitud.

4. La autoridad de homologación solicitará a la autoridad que concedió la homologación de tipo UE de un sistema, componente, unidad técnica independiente o de un vehículo incompleto, que tome las medidas necesarias para garantizar que los vehículos que se estén fabricando sean conformes al tipo homologado en los siguientes casos:

- a) en el caso de un vehículo con homologación de tipo UE, cuando la no conformidad de este sea imputable exclusivamente a la no conformidad de un sistema, componente o unidad técnica independiente;
- b) en el caso de un vehículo con homologación de tipo multifásica, cuando la no conformidad del vehículo completado sea imputable exclusivamente a la no conformidad de un sistema, componente o unidad técnica independiente que forme parte del vehículo incompleto, o a la no conformidad del propio vehículo incompleto.

5. Cuando la autoridad de homologación correspondiente reciba una solicitud de este tipo, tomará las medidas necesarias, en colaboración, si procede, con la autoridad de homologación que haya presentado la solicitud, lo antes posible y, a más tardar, en el plazo de tres meses desde la fecha de la solicitud.

6. Cuando se determine la no conformidad, la autoridad de homologación del Estado miembro que concedió la homologación de tipo UE del sistema, componente o unidad técnica independiente o la homologación del vehículo incompleto tomará las medidas establecidas en el apartado 1.

Las autoridades de homologación se informarán recíprocamente en el plazo de un mes de cualquier retirada de una homologación de tipo UE, así como de sus motivos.

7. Cuando la autoridad que concedió la homologación de tipo UE impugne la falta de conformidad que le haya sido notificada, los Estados miembros afectados procurarán solucionar el conflicto. Se mantendrá informada a la Comisión, la cual, si fuera necesario, llevará a cabo las consultas apropiadas para llegar a un acuerdo.

Artículo 50

Introducción en el mercado y puesta en servicio de piezas o equipos que puedan comportar un riesgo grave para el funcionamiento correcto de los sistemas esenciales

1. Las piezas o los equipos que puedan comportar un riesgo grave para el funcionamiento correcto de sistemas que sean esenciales para la seguridad del vehículo o la eficacia medioambiental del mismo no podrán ser introducidos en el mercado, matriculados o puestos en servicio y estarán prohibidos a menos que hayan sido autorizados por una autoridad de homologación con arreglo al artículo 51, apartados 1 y 4.

2. A fin de garantizar la aplicación uniforme del apartado 1, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución para elaborar una lista de estas piezas o equipos sobre la base de la información disponible, y en particular de la información comunicada por los Estados miembros respecto de:

- a) la gravedad del riesgo para la seguridad o la eficacia medioambiental de los vehículos equipados con las piezas o equipos en cuestión;
- b) el posible efecto, sobre los consumidores y fabricantes en la fase de postventa, de la imposición, en virtud del presente artículo, de un posible requisito de autorización de piezas o equipos.

Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 73, apartado 2.

3. El apartado 1 no será aplicable a las piezas o equipos originales ni a las piezas o equipos que hayan recibido la homologación de tipo con arreglo a alguno de los actos enumerados en el anexo II, excepto cuando la homologación se refiera a aspectos distintos de los contemplados en el apartado 1.

El apartado 1 no se aplicará a las piezas o equipos producidos exclusivamente para vehículos de competición no destinados a utilización en vías públicas. Las piezas o equipos incluidos en una lista establecida por un acto de ejecución a que se refiere el apartado 2 que tengan doble uso, para la competición y para la circulación, no podrán ponerse a disposición del público general para ser usados en vehículos utilizados en carretera, a menos que satisfagan los requisitos del presente artículo. Cuando

proceda, la Comisión adoptará disposiciones para identificar las piezas o equipos contemplados en el presente apartado.

4. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 75, en lo referente a los requisitos que deben cumplir las piezas y equipos mencionados en el apartado 1 del presente artículo.

Estos requisitos podrán basarse en los actos enumerados en el anexo II o podrán consistir en una comparación de la pieza o del equipo con la eficacia medioambiental o las prestaciones de seguridad del vehículo original, o cualesquiera de sus piezas, según proceda. En cualquier caso, los requisitos garantizarán que las piezas o equipos no ponen en peligro el funcionamiento de los sistemas que sean esenciales para la seguridad del vehículo o su eficacia medioambiental.

Artículo 51

Piezas o equipos que pueden comportar un riesgo grave para el funcionamiento correcto de los sistemas esenciales: requisitos conexos

1. A efectos del artículo 50, apartado 1, el fabricante de piezas o equipos presentará a la autoridad de homologación una solicitud acompañada de un acta de ensayo elaborada por un servicio técnico designado que certifique que las piezas o equipos para los que se solicita autorización cumplen los requisitos previstos en el artículo 50, apartado 4. El fabricante podrá presentar únicamente una solicitud por tipo y por pieza ante una única autoridad de homologación.

Cuando la autoridad competente de otro Estado miembro así lo solicite, la autoridad de homologación que haya concedido la homologación enviará a aquella, en el plazo de un mes a partir de la recepción de la solicitud, una copia del certificado de homologación solicitado, junto con sus anexos, por medio de un sistema electrónico de intercambio común seguro. La copia podrá consistir también en un fichero electrónico seguro.

2. La solicitud incluirá los datos del fabricante de las piezas o equipos, el tipo, la identificación y los números de las piezas o equipos, así como la denominación del fabricante del vehículo, el tipo de vehículo y, si procede, el año de fabricación y cualquier otra información que permita la identificación del vehículo en el que vayan a montarse las piezas o equipos.

Cuando la autoridad de homologación, teniendo en cuenta el acta de ensayo y demás pruebas, considere que las piezas o equipos en cuestión cumplen los requisitos previstos en el artículo 50, apartado 4, autorizará la introducción en el mercado y la puesta en servicio de las piezas o equipos con arreglo a lo dispuesto en el apartado 4, párrafo segundo, del presente artículo.

La autoridad de homologación expedirá un certificado al fabricante sin demora.

3. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución a fin de establecer el modelo y el sistema de numeración del certificado, previsto en el apartado 2, párrafo tercero, del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 73, apartado 2.

4. El fabricante informará sin demora a la autoridad de homologación que dio la autorización de cualquier cambio que afecte a las condiciones en las que se produjo la autorización. Dicha autoridad de homologación decidirá si es preciso revisar o expedir de nuevo la autorización y si son necesarios nuevos ensayos.

El fabricante será el responsable de garantizar que la fabricación de las piezas o los equipos se efectúe en todo momento en las condiciones en las que se expidió la autorización.

5. Antes de expedir una autorización, la autoridad de homologación verificará la existencia de disposiciones y procedimientos satisfactorios para asegurar el control efectivo de la conformidad de la producción.

Cuando la autoridad de homologación considere que han dejado de cumplirse las condiciones en las que se expidió la autorización, pedirá al fabricante que tome las medidas necesarias para garantizar que las piezas o equipos vuelvan a ser conformes. En caso necesario, retirará la autorización.

6. Las autoridades de homologación de los diferentes Estados miembros someterán a la Comisión todo desacuerdo sobre la autorización mencionada en el apartado 2, párrafo segundo. La Comisión tomará las medidas adecuadas para solucionar el desacuerdo, incluida, en su caso, la retirada de la autorización, previa consulta a las autoridades de homologación.

7. Hasta que se elabore la lista mencionada en el artículo 50, apartado 2, los Estados miembros podrán mantener sus disposiciones nacionales relativas a las piezas o equipos que pueden afectar al funcionamiento correcto de sistemas esenciales para la seguridad del vehículo o su eficacia medioambiental.

Artículo 52

Llamada a revisión o recuperación de vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes

1. Cuando un fabricante que haya recibido una homologación de tipo UE de un vehículo completo tenga la obligación de llevar a cabo, con arreglo al Reglamento (CE) nº 765/2008, la llamada a revisión o recuperación de vehículos introducidos en el mercado, matriculados o de cuya puesta en servicio fuera responsable, porque algún sistema, componente o unidad técnica independiente instalado en dichos vehículos, tanto si está debidamente homologado de conformidad con el presente Reglamento como si no, comporta un riesgo grave para la seguridad, la salud pública o la protección del medio ambiente, o bien porque alguna pieza no sujeta a requisitos específicos, en virtud de la normativa sobre homologación de tipo, comporta un riesgo grave para la seguridad, la salud pública o la protección del medio ambiente, informará de ello inmediatamente a la autoridad de homologación que concedió la homologación del vehículo.

2. Cuando un fabricante de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que haya recibido una homologación de tipo UE tenga la obligación de llamar a revisión o de recuperar, con arreglo al Reglamento (CE) nº 765/2008, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes introducidos en el mercado o de cuya puesta en servicio fuera responsable, porque comportan un riesgo grave para la seguridad, la seguridad laboral, la salud pública o la protección del medio

ambiente, tanto si están debidamente homologados de conformidad con el presente Reglamento como si no, informará de ello inmediatamente a la autoridad de homologación que concedió la homologación.

3. El fabricante propondrá a la autoridad de homologación un conjunto de soluciones adecuadas para neutralizar los riesgos graves contemplados en los apartados 1 y 2. La autoridad de homologación comunicará sin demora las soluciones propuestas a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros.

Las autoridades de homologación garantizarán que las soluciones se aplican efectivamente en sus respectivos Estados miembros.

4. Si la autoridad de homologación correspondiente considera que las soluciones son insuficientes, o que no se aplican con la suficiente rapidez, informará sin demora a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE.

A continuación, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE informará al fabricante. Si el fabricante no propone ni aplica medidas correctoras efectivas, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE tomará todas las medidas protectoras necesarias, incluida la retirada de la homologación de tipo UE. En caso de retirada de la homologación de tipo UE, la autoridad de homologación, en un plazo de un mes a partir de dicha retirada, lo notificará por correo certificado o por medios electrónicos equivalentes al fabricante, a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión.

Artículo 53

Notificación de decisiones e interposición de recursos

1. Toda decisión tomada de acuerdo con el presente Reglamento y toda decisión por la que se deniegue o retire la homologación de tipo UE, se deniegue la matriculación, se prohíba o se restrinja la introducción en el mercado, matriculación o puesta en servicio de un vehículo, o por la que se exija la retirada de un vehículo del mercado, expondrá de modo detallado los motivos en los que se base.

2. Asimismo, deberá ser notificada a la parte afectada, a la que se informará simultáneamente de los recursos que pueda interponer con arreglo a la legislación vigente en el Estado miembro de que se trate, así como del plazo para presentar dichos recursos.

CAPÍTULO XIII

REGLAMENTOS INTERNACIONALES

Artículo 54

Reglamentos de la CEPE exigidos para la homologación de tipo UE

1. Los reglamentos de la CEPE o las modificaciones de los mismos que hayan recibido el voto favorable de la Unión o a los que esta se haya adherido y que se enumeran en el presente Reglamento o en los actos delegados adoptados en virtud del mismo formarán parte de los requisitos para la homologación de tipo UE de un vehículo.

2. Las autoridades de homologación de los Estados miembros aceptarán las homologaciones concedidas de acuerdo con los reglamentos de la CEPE mencionados en el apartado 1 y, cuando proceda, las marcas de homologación relacionadas con ellas en lugar de las correspondientes homologaciones y marcas de homologación concedidas de acuerdo con el presente Reglamento y los actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento.

3. Cuando la Unión vote a favor de un reglamento de la CEPE o modificaciones de este a efectos de la homologación de tipo UE de vehículos, la Comisión adoptará un acto delegado de conformidad con el artículo 75 a fin de establecer la obligatoriedad del reglamento de la CEPE o de sus modificaciones, y de cambiar el presente Reglamento o los actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento, según proceda.

Dicho acto delegado especificará las fechas de aplicación obligatoria del reglamento de la CEPE o de sus modificaciones, e incluirá, cuando proceda, disposiciones transitorias.

La Comisión adoptará actos delegados específicos que indiquen la aplicación obligatoria de los reglamentos de la CEPE.

CAPÍTULO XIV

INFORMACIÓN TÉCNICA FACILITADA

Artículo 55

Información destinada a los usuarios

1. El fabricante no estará obligado a facilitar ninguna información técnica relacionada con los datos establecidos en el presente Reglamento, o en los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento, que difiera de los datos aprobados por la autoridad de homologación.

2. Cuando un acto delegado o de ejecución adoptado en virtud del presente Reglamento disponga específicamente que debe hacerlo, el fabricante pondrá a disposición de los usuarios toda la información pertinente y las instrucciones necesarias en las que se describan todas las condiciones especiales o las restricciones de uso relacionadas con un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente.

3. La información a que se refiere el apartado 2 se facilitará en la lengua o lenguas oficiales del Estado miembro en el que el vehículo vaya a ser introducido en el mercado, matriculado o puesto en servicio. Se proporcionará, previo acuerdo de la autoridad de homologación, en el manual de instrucciones.

Artículo 56

Información destinada a los fabricantes de componentes o unidades técnicas independientes

1. El fabricante del vehículo pondrá a disposición de los fabricantes de componentes o unidades técnicas independientes todos los datos que sean necesarios para la homologación de tipo UE de los componentes o las unidades técnicas independientes, o para obtener la autorización contemplada en el artículo 50, incluidos, cuando proceda, los planos contemplados en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento.

El fabricante del vehículo podrá imponer un acuerdo vinculante a los fabricantes de componentes o unidades técnicas independientes para proteger la confidencialidad de cualquier información que no sea de dominio público, incluida la relacionada con los derechos de propiedad intelectual o industrial.

2. El fabricante de componentes o unidades técnicas independientes, en su calidad de titular de un certificado de homologación de tipo UE que, con arreglo al artículo 31, apartado 4, incluya restricciones de uso o condiciones especiales de montaje, o ambas, facilitará toda la información detallada de las mismas al fabricante del vehículo.

Cuando un acto delegado adoptado en virtud del presente Reglamento así lo disponga, el fabricante de componentes o unidades técnicas independientes entregará, junto con los componentes o unidades técnicas independientes que fabrique, las instrucciones sobre restricciones de uso o condiciones especiales de montaje, o ambas.

CAPÍTULO XV

ACCESO A LA INFORMACIÓN RELATIVA A LA REPARACIÓN Y EL MANTENIMIENTO

Artículo 57

Obligaciones de los fabricantes

1. Los fabricantes darán a los agentes independientes acceso sin restricciones a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, a través de sitios web, mediante un formato normalizado donde dicha información sea de fácil y rápido acceso. En particular, este acceso se concederá de forma no discriminatoria en comparación con la información o el acceso que se ofrezca a los concesionarios y talleres de reparación autorizados. Esta obligación no será aplicable cuando un vehículo haya sido homologado como perteneciente a una serie corta.

2. Hasta que la Comisión haya adoptado un formato normalizado, la información mencionada en el apartado 1 se proporcionará de manera coherente y que pueda ser procesada por los agentes independientes con un esfuerzo razonable.

Los fabricantes también pondrán material de formación a disposición de los agentes independientes y concesionarios o talleres de reparación autorizados.

3. La información a que se refiere el apartado 1 contendrá, como mínimo, todos los datos siguientes:

- a) un número inequívoco de identificación del vehículo;
- b) los manuales de servicio, incluidos los registros de reparaciones y mantenimiento, así como los planes de servicio;
- c) los manuales técnicos y boletines de revisiones técnicas;
- d) información sobre componentes y diagnóstico (por ejemplo, valores teóricos mínimos y máximos para las mediciones);
- e) los diagramas de cableado;

- f) los códigos de problemas de diagnóstico, incluidos los códigos específicos del fabricante;
- g) los números de verificación de la calibración y la identificación del software aplicables a un tipo de vehículo;
- h) información sobre las herramientas y los equipos patentados, así como la información proporcionada por estos mismos medios;
- i) información sobre registro de datos y datos bidireccionales del seguimiento y los ensayos;
- j) las unidades de trabajo.

4. Los concesionarios o talleres de reparación autorizados pertenecientes al sistema de distribución de un fabricante de vehículos determinado se considerarán agentes independientes a los efectos del presente Reglamento en la medida en que presten servicios de reparación o mantenimiento para vehículos de un fabricante de cuyo sistema de distribución no sean miembros.

5. La información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos estará siempre disponible, salvo cuando haya que proceder al mantenimiento del sistema de información.

6. A efectos de fabricación y mantenimiento de piezas de recambio o mantenimiento compatibles con el sistema DAB y de herramientas de diagnóstico y equipos de ensayo, los fabricantes proporcionarán de forma no discriminatoria información relativa al sistema DAB pertinente y a la reparación y el mantenimiento de los vehículos a todo fabricante o taller de reparación de componentes, herramientas de diagnóstico o equipos de ensayo que esté interesado.

7. A efectos de diseño y fabricación de equipos automóbiles que utilizan combustible alternativo, los fabricantes proporcionarán de forma no discriminatoria información relativa al sistema DAB pertinente y a la reparación y el mantenimiento de los vehículos a todo fabricante, instalador o taller de reparación de equipos de combustible alternativo que esté interesado.

8. Cuando solicite una homologación de tipo UE, el fabricante proporcionará a la autoridad de homologación pruebas de que se cumple lo dispuesto en el presente Reglamento respecto a la información exigida en el presente artículo.

Si no dispone de tal información en el momento de solicitar la homologación de tipo UE, o la información no es conforme con lo dispuesto en el presente Reglamento y los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento, el fabricante la proporcionará en el plazo de seis meses tras la fecha de la homologación de tipo.

La Comisión podrá adoptar actos de ejecución a fin de establecer un modelo de certificado referente al acceso a la información relativa al sistema DAB del vehículo y a la reparación y el mantenimiento de este en el que se proporcionen dichas pruebas relativas al cumplimiento a la autoridad de homologación.

Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 73, apartado 2.

9. Si durante el período mencionado en el apartado 8, párrafo segundo, no se proporcionan pruebas del cumplimiento, la autoridad de homologación tomará las medidas apropiadas para garantizarlo.

10. El fabricante publicará en sus sitios web las modificaciones y suplementos posteriores de la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos al mismo tiempo en que los ponga a disposición de talleres de reparación autorizados.

11. Cuando se mantengan los registros de las reparaciones y el mantenimiento de un vehículo en una base de datos central del fabricante del vehículo o en su nombre, los reparadores independientes deberán tener acceso gratuito a estos registros y poder introducir información sobre las reparaciones y el mantenimiento que hayan realizado.

12. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 75, para establecer los detalles de los requisitos de acceso a la información sobre la reparación y el mantenimiento, en particular las especificaciones técnicas relativas al modo en el que se transmitirá la información sobre la reparación y el mantenimiento del vehículo.

Artículo 58

Obligaciones en caso de que existan varios titulares de una homologación de tipo

1. En los supuestos de homologación de tipo por etapas o de homologación de tipo multifásica, el fabricante responsable de la respectiva homologación de tipo también será responsable de comunicar información sobre la reparación en relación con el sistema, componente o unidad técnica independientes específicos o la fase específica tanto al fabricante final como a los agentes independientes.

2. El fabricante final será responsable de facilitar información sobre el vehículo completo a los agentes independientes.

Artículo 59

Tasas por el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos

1. Los fabricantes podrán cobrar unas tasas razonables y proporcionadas por el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos contemplada por el presente Reglamento. La tasa no será razonable ni proporcionada si desanima a acceder a la información por no tener en cuenta en qué medida la utiliza el agente independiente.

2. Los fabricantes darán acceso diario, mensual y anual a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, con tasas que variarán según los períodos por los que se conceda el acceso.

Artículo 60

Foro sobre el Acceso a la Información relativa a los Vehículos

El ámbito de aplicación de las actividades realizadas por el Foro sobre el Acceso a la Información relativa a los Vehículos, establecido con arreglo al artículo 13, apartado 9, del Reglamento (CE) nº 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos ⁽¹⁾, se ampliará a los vehículos a los que se aplica el presente Reglamento.

Sobre la base de las pruebas de utilización indebida intencionada o involuntaria de información relativa al sistema DAB y a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, el Foro mencionado en el párrafo primero asesorará a la Comisión sobre las medidas para evitar esa utilización indebida de información.

CAPÍTULO XVI

DESIGNACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS

Artículo 61

Requisitos relativos a los servicios técnicos

1. Antes de designar un servicio técnico con arreglo al artículo 63, las autoridades de homologación designadoras se asegurarán de que ese servicio técnico cumple los requisitos establecidos en los apartados 2 a 9 del presente artículo.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 64, apartado 1, los servicios técnicos se constituirán con arreglo a la legislación nacional de los Estados miembros y tendrán personalidad jurídica.

3. Los servicios técnicos serán organismos terceros independientes del proceso de diseño, fabricación, suministro o mantenimiento del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente que evalúan.

Se puede considerar que cumple los requisitos del párrafo primero el organismo perteneciente a una asociación empresarial o una federación profesional que represente a las empresas que participen en el diseño, la fabricación, el suministro, el montaje, el uso o el mantenimiento de los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que evalúan, someten a ensayo o inspeccionan, a condición de que se demuestre su independencia y la ausencia de conflictos de interés.

4. El servicio técnico, sus máximos directivos y el personal responsable de la realización de las categorías de actividades para las que han sido designados de conformidad con el artículo 63, apartado 1, no serán el diseñador, el fabricante, el proveedor o el encargado del mantenimiento de los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que

deben evaluarse, ni representarán a las partes que participen en estas actividades. Ello no es óbice para que se usen los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes evaluados a que se refiere el apartado 3 del presente artículo que sean necesarios para el funcionamiento del servicio técnico o para que dichos vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes se utilicen con fines personales.

El servicio técnico se asegurará de que las actividades de sus filiales o subcontratistas no afecten a la confidencialidad, objetividad e imparcialidad de las categorías de actividades para las que ha sido designado.

5. El servicio técnico y su personal llevarán a cabo las categorías de actividades para las que han sido designados con el máximo nivel de integridad profesional y con la competencia técnica exigida para el campo específico, y estarán libres de cualquier presión o incentivo, especialmente de índole financiera, que pudiera influir en su apreciación o en el resultado de sus actividades de evaluación, en particular la presión o incentivo que pudieran ejercer personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de estas actividades.

6. El servicio técnico deberá poder realizar todas las categorías de actividades para las que ha sido designado con arreglo al artículo 63, apartado 1, demostrando, a satisfacción de la autoridad de homologación designadora, que dispone de los elementos que a continuación se indican:

- a) personal con competencias adecuadas, conocimientos técnicos específicos y formación profesional, así como experiencia suficiente y adecuada para realizar las tareas;
- b) descripciones de los procedimientos pertinentes para las categorías de actividades para las que pretende ser designado que garanticen la transparencia y la reproducibilidad de dichos procedimientos;
- c) procedimientos para realizar las categorías de actividades para las que pretende ser designado teniendo debidamente en cuenta el grado de complejidad de la tecnología del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente de que se trate y si el proceso de producción es de masa o en serie, y
- d) medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas relacionadas con las categorías de actividades para las que pretende ser designado y acceso a todo el equipo o las instalaciones que se requieran.

Además, demostrará a la autoridad de homologación designadora que cumple las normas establecidas en el acto delegado adoptado en virtud del artículo 65 que sean pertinentes para las categorías de actividades para las que haya sido designado.

7. Se garantizará la imparcialidad de los servicios técnicos, de sus máximos directivos y del personal encargado de las evaluaciones. No realizarán ninguna actividad que pueda entrar en conflicto con su independencia de criterio o su integridad en relación con las categorías de actividades para las que han sido designados.

⁽¹⁾ DO L 199 de 28.7.2008, p. 1.

8. Los servicios técnicos suscribirán un seguro de responsabilidad referente a sus actividades, salvo que el Estado miembro asuma la responsabilidad con arreglo al Derecho nacional, o que el propio Estado miembro sea directamente responsable de la evaluación de la conformidad.

9. El personal del servicio técnico deberá observar el secreto profesional acerca de toda información obtenida al realizar sus tareas en el marco del presente Reglamento o cualquier disposición del Derecho nacional mediante la cual se aplique, salvo con respecto a la autoridad de homologación designadora o cuando lo requiera la legislación nacional o de la Unión. Se protegerán los derechos de propiedad.

Artículo 62

Filiales y subcontratación de servicios técnicos

1. Los servicios técnicos solo podrán subcontratar algunas de las actividades para las que han sido designados con arreglo al artículo 63, apartado 1, o delegarlas en una filial previo consentimiento de la autoridad de homologación que los designó.

2. Cuando el servicio técnico subcontrate tareas específicas relacionadas con las categorías de actividades para las que ha sido designado o recurra a una filial, se asegurará de que el subcontratista o la filial cumplen los requisitos establecidos en el artículo 61 e informará a la autoridad de homologación designadora en consecuencia.

3. El servicio técnico asumirá la plena responsabilidad de las tareas realizadas por sus subcontratistas o filiales, con independencia de donde tengan su sede.

4. El servicio técnico mantendrá a disposición de la autoridad de homologación designadora los documentos pertinentes sobre la evaluación de las cualificaciones del subcontratista o de la filial, así como las tareas que estos realicen.

Artículo 63

Designación de los servicios técnicos

1. En función de su ámbito de competencia, los servicios técnicos se designarán para una o varias de las categorías de actividades siguientes:

- a) categoría A: servicios técnicos que realizan en sus propias instalaciones los ensayos previstos en el presente Reglamento y en los actos enumerados en el anexo II;
- b) categoría B: servicios técnicos que supervisan los ensayos previstos en el presente Reglamento y en los actos enumerados en el anexo II, en aquellos casos en que dichos ensayos se realicen en las instalaciones del fabricante o en las instalaciones de un tercero;
- c) categoría C: servicios técnicos que evalúan y supervisan periódicamente los procedimientos del fabricante para controlar la conformidad de la producción;
- d) categoría D: servicios técnicos que supervisan o realizan los ensayos o las inspecciones a efectos de vigilancia de la conformidad de la producción.

2. Podrá designarse a una autoridad de homologación como servicio técnico para una o varias de las actividades contempladas en el apartado 1.

3. Los servicios técnicos de terceros países no designados con arreglo al artículo 64 podrán ser notificados a los efectos del artículo 67, pero solo si esta aceptación de servicios técnicos está contemplada en un acuerdo bilateral entre la Unión y el tercer país de que se trate. Esto no impedirá que un servicio técnico establecido en virtud de la legislación nacional de un Estado miembro con arreglo al artículo 61, apartado 2, establezca filiales en terceros países, siempre y cuando estas sean directamente gestionadas y controladas por el servicio técnico designado.

Artículo 64

Servicios técnicos internos acreditados del fabricante

1. Podrá designarse un servicio técnico interno acreditado de un fabricante solamente para las actividades de la categoría A en relación con los requisitos técnicos para los que se autoriza el autoensayo mediante un acto delegado adoptado en virtud del presente Reglamento. Dicho servicio técnico constituirá una parte separada e identificable de la empresa y no participará en el diseño, la fabricación, el suministro o el mantenimiento de los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que evalúe.

2. El servicio técnico interno acreditado cumplirá los requisitos siguientes:

- a) además de ser designado por la autoridad de homologación de un Estado miembro, estará acreditado por un organismo nacional de acreditación tal y como se define en el artículo 2, punto 11, del Reglamento (CE) n° 765/2008 y de conformidad con las normas y el procedimiento a que se hace referencia en el artículo 65 del presente Reglamento;
- b) el servicio técnico interno acreditado y su personal estarán organizados de manera identificable y utilizarán métodos de información dentro de la empresa de la que formen parte que garanticen su imparcialidad y así lo demuestren al organismo nacional de acreditación pertinente;
- c) el servicio técnico interno acreditado y su personal no ejercerán ninguna actividad que pudiera ser incompatible con su independencia de juicio y su integridad en relación con las categorías de actividades para las que han sido designados;
- d) el servicio técnico interno acreditado prestará sus servicios exclusivamente a la empresa de la que forme parte.

3. No habrá obligación de notificar a la Comisión el servicio técnico interno acreditado, a efectos de lo dispuesto en el artículo 67, pero la información relativa a su acreditación será puesta a disposición de la autoridad de homologación designadora, previa solicitud de la misma, por las empresas de las que formen parte o el organismo nacional de acreditación.

Artículo 65

Procedimientos para las prestaciones y la evaluación de los servicios técnicos

Para asegurarse de que los servicios técnicos cumplen el mismo elevado nivel de prestaciones en todos los Estados miembros, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 75 en lo referente a las normas que deben cumplir los servicios técnicos y al procedimiento para su evaluación con arreglo al artículo 66 y su acreditación con arreglo al artículo 64.

Artículo 66

Evaluación de las competencias de los servicios técnicos

1. La autoridad de homologación designadora elaborará un informe de evaluación en el que se demuestre que se ha evaluado al servicio técnico candidato por su cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento y los actos delegados adoptados en virtud de este. Dicho informe podrá incluir un certificado de acreditación expedido por un organismo de acreditación.

2. La evaluación en la que se base el informe mencionado en el apartado 1 se realizará de conformidad con las disposiciones establecidas en el acto delegado adoptado en virtud del artículo 65. El informe de evaluación se revisará al menos cada tres años.

3. El informe de evaluación se notificará a la Comisión si lo solicita. En tales casos, y cuando la evaluación no se base en un certificado de acreditación expedido por un organismo nacional de acreditación en el que se certifique que el servicio técnico cumple los requisitos del presente Reglamento, la autoridad de homologación designadora remitirá a la Comisión documentos que certifiquen la competencia del servicio técnico y las disposiciones tomadas para garantizar que el servicio técnico es supervisado periódicamente por la autoridad de homologación designadora y cumple los requisitos del presente Reglamento y los actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento.

La autoridad de homologación que se prevé designar como servicio técnico de conformidad con el artículo 63, apartado 2, certificará el cumplimiento mediante una evaluación realizada por inspectores independientes de la actividad que se esté evaluando. Estos inspectores podrán proceder de la misma organización siempre que sean gestionados por separado con respecto al personal dedicado a la actividad evaluada.

4. El servicio técnico interno acreditado deberá cumplir con las disposiciones pertinentes del presente artículo.

Artículo 67

Procedimientos de notificación

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el nombre, la dirección, la dirección electrónica, las personas responsables y la categoría de actividades respecto de todo servicio técnico que hayan designado, así como cualquier modificación posterior de esas designaciones. La notificación especificará, de entre los asuntos enumerados en el anexo II, aquellos para los que han sido designados los servicios técnicos.

2. Los servicios técnicos podrán realizar las actividades descritas en el artículo 63, apartado 1, en nombre de la autoridad de homologación designadora responsable de la homologación de tipo únicamente si han sido notificados previamente a la Comisión con arreglo al apartado 1 del presente artículo.

3. El mismo servicio técnico podrá ser designado por varias autoridades de homologación designadoras y notificado por los Estados miembros de dichas autoridades de homologación designadoras, independientemente de la categoría o categorías de actividades que vaya a realizar de conformidad con el artículo 63, apartado 1.

4. La Comisión deberá ser informada de todo cambio pertinente relativo a la designación, que sea posterior a la notificación.

5. Cuando, en aplicación de un acto enumerado en el anexo II, sea necesario designar una organización específica o un organismo competente que ejerza una actividad no incluida entre las contempladas en el artículo 63, apartado 1, la notificación se ajustará a lo dispuesto en el presente artículo.

6. La Comisión publicará en su sitio web la lista y los datos de los servicios técnicos notificados con arreglo al presente artículo.

Artículo 68

Cambios en las designaciones

1. Si una autoridad de homologación designadora comprueba que un servicio técnico por ella designado ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en el presente Reglamento o que no está cumpliendo sus obligaciones, o es informada de ello, la autoridad de homologación designadora restringirá, suspenderá o retirará la designación, según el caso, en función de la gravedad del incumplimiento de tales requisitos u obligaciones. El Estado miembro que haya notificado dicho servicio técnico informará de ello inmediatamente a la Comisión. La Comisión modificará en consecuencia la información publicada a que se refiere el artículo 67, apartado 6.

2. En caso de restricción, suspensión o retirada de la designación o si el servicio técnico cesa su actividad, la autoridad de homologación designadora adoptará las medidas oportunas para garantizar que los expedientes de dicho servicio técnico sean tratados por otro servicio técnico o se pongan a disposición de la autoridad de homologación designadora o de las autoridades de vigilancia del mercado de referencia cuando estas los soliciten.

Artículo 69

Cuestionamiento de la competencia de servicios técnicos

1. La Comisión investigará todos los casos en los que dude o le planteen dudas de que un servicio técnico sea competente o siga cumpliendo los requisitos y las responsabilidades que se le han atribuido.

2. El Estado miembro de la autoridad de homologación designadora facilitará a la Comisión, a petición de esta, toda la información en que se fundamenta la designación o el mantenimiento de la designación del servicio técnico en cuestión.

3. La Comisión garantizará el trato confidencial de toda la información sensible recabada en el transcurso de sus investigaciones.

4. Cuando la Comisión compruebe que un servicio técnico no cumple o ha dejado de cumplir los requisitos de su designación, informará al respecto al Estado miembro de la autoridad de homologación designadora con el fin de establecer, en cooperación con ese Estado miembro, las medidas correctoras necesarias, y pedirá a dicho Estado miembro que adopte esas medidas correctoras, que en caso de ser necesario pueden incluir la retirada de la designación.

Artículo 70

Obligaciones operativas de los servicios técnicos

1. Los servicios técnicos realizarán las categorías de actividades para las que han sido designados en nombre de la autoridad de homologación designadora y con arreglo a los procedimientos de evaluación y ensayo contemplados en el presente Reglamento y en los actos enumerados en el anexo II.

Los servicios técnicos supervisarán o realizarán ellos mismos los ensayos necesarios para la homologación o las inspecciones con arreglo a lo especificado en el presente Reglamento o en uno de los actos enumerados en el anexo II, excepto cuando se permitan procedimientos alternativos. Los servicios técnicos no realizarán ensayos, evaluaciones o inspecciones para los que no hayan sido debidamente designados por la autoridad de homologación designadora.

2. En todo momento, los servicios técnicos:

- a) permitirán a la autoridad de homologación designadora presenciar el servicio técnico durante la evaluación de la conformidad como proceda, y
- b) sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 61, apartado 9, y el artículo 71, facilitarán a la autoridad de homologación designadora la información de este tipo que pueda solicitarse respecto de las categorías de actividades incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

3. Cuando un servicio técnico concluya que un fabricante no ha cumplido los requisitos establecidos en el presente Reglamento, informará de ello a la autoridad de homologación designadora con el fin de que esta exija al fabricante que adopte las medidas correctoras pertinentes y no expida seguidamente certificados de homologación de tipo hasta que la autoridad de homologación considere que se han tomado las medidas correctoras adecuadas.

4. En el marco de la supervisión de la conformidad de la producción a raíz de la expedición de un certificado de homologación de tipo, cuando un servicio técnico que actúe en nombre de la autoridad de homologación designadora concluya que un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en el presente Reglamento, informará de ello a la autoridad de homologación designadora. La autoridad de homologación adoptará las medidas adecuadas como se prevé en el artículo 33.

Artículo 71

Obligaciones de los servicios técnicos en materia de información

1. Los servicios técnicos informarán a la autoridad de homologación designadora de lo siguiente:

- a) de cualquier falta de conformidad descubierta que pueda requerir la denegación, la restricción, la suspensión o la retirada de un certificado de homologación de tipo;
- b) de cualquier circunstancia que afecte al ámbito y a las condiciones de su designación;
- c) de cualquier solicitud de información que hayan recibido de las autoridades de vigilancia del mercado en relación con sus actividades.

2. Previa solicitud de la autoridad de homologación designadora, los servicios técnicos facilitarán información sobre las actividades incluidas en el ámbito de su designación y sobre cualquier otra actividad realizada, incluidas las actividades de carácter transfronterizo y la subcontratación.

CAPÍTULO XVII

ACTOS DE EJECUCIÓN Y DELEGADOS

Artículo 72

Actos de ejecución

Con el fin de lograr los objetivos del presente Reglamento y de establecer condiciones uniformes para su aplicación, la Comisión adoptará, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 73, apartado 2, actos de ejecución en los que se establezcan las siguientes medidas de ejecución:

- a) el modelo para la declaración del fabricante relativa a la durabilidad de los sistemas, piezas y equipos esenciales para la seguridad funcional a que se refiere el artículo 22, apartado 7;
- b) modelos de la ficha de características y del expediente del fabricante a que se refiere el artículo 27, apartado 4;
- c) el sistema de numeración de los certificados de homologación de tipo UE a que se refiere el artículo 29, apartado 4;
- d) el modelo de certificado de homologación de tipo UE a que se refiere el artículo 30, apartado 2;
- e) el modelo para la hoja de resultados de los ensayos adjunta al certificado de homologación de tipo UE a que se refiere el artículo 30, apartado 3;
- f) el modelo de la lista de requisitos aplicables o de los actos a que se refiere el artículo 30, apartado 6;
- g) los requisitos generales para el formato del acta de ensayo a que se refiere el artículo 32, apartado 1;

- h) el modelo para el certificado de conformidad a que se refiere el artículo 38, apartado 2;
- i) el modelo de la marca de homologación de tipo UE a que se refiere el artículo 39, apartado 3;
- j) las autorizaciones para la concesión de homologaciones de tipo UE en exención de las nuevas tecnologías o nuevos conceptos a que se refiere el artículo 40, apartado 3;
- k) los modelos para el certificado de homologación de tipo y el certificado de conformidad en lo referente a las nuevas tecnologías o los nuevos conceptos a que hace referencia el artículo 40, apartado 4;
- l) las autorizaciones a los Estados miembros para prorrogar la homologación de tipo a que se refiere el artículo 41, apartado 2;
- m) la lista de piezas y equipos a que se refiere el artículo 50, apartado 2;
- n) el modelo y el sistema de numeración para el certificado previsto en el artículo 51, apartado 3, así como todos los aspectos relativos al procedimiento de autorización a que se refiere dicho artículo;
- o) el modelo de certificado que debe servir a la autoridad de homologación como prueba del cumplimiento a que se refiere el artículo 57, apartado 8.
- i) del anexo II, partes B y C, en lo referente a la introducción de requisitos adicionales en materia de seguridad funcional y fabricación de los vehículos para los quads pesados para carretera de la subcategoría L7e-A;
- ii) de los anexos II y V, con objeto de introducir referencias de actos reglamentarios y correcciones de errores;
- iii) del anexo V, parte B, con el fin de modificar los combustibles de referencia aplicables;
- iv) del anexo VI, partes C y D, con objeto de tener en cuenta los resultados del estudio a que se refiere el artículo 23, apartado 4, y la adopción de reglamentos de la CEPE.

Artículo 75

Ejercicio de la delegación

- Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
- Los poderes para adoptar actos delegados a que se refiere el artículo 18, apartado 3, el artículo 20, apartado 2, el artículo 21, apartado 5, el artículo 22, apartados 5 y 6, el artículo 23, apartados 6 y 12, el artículo 24, apartado 3, el artículo 25, apartado 8, el artículo 32, apartado 6, el artículo 33, apartado 6, el artículo 50, apartado 4, el artículo 54, apartado 3, el artículo 57, apartado 12, el artículo 65 y el artículo 74, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 22 de marzo de 2013.
- La delegación de poderes a que se refiere el artículo 18, apartado 3, el artículo 20, apartado 2, el artículo 21, apartado 5, el artículo 22, apartados 5 y 6, el artículo 23, apartados 6 y 12, el artículo 24, apartado 3, el artículo 25, apartado 8, el artículo 32, apartado 6, el artículo 33, apartado 6, el artículo 50, apartado 4, el artículo 54, apartado 3, el artículo 57, apartado 12, el artículo 65 y el artículo 74, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
- La Comisión, tan pronto como adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
- Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 18, apartado 3, el artículo 20, apartado 2, el artículo 21, apartado 5, el artículo 22, apartados 5 y 6, el artículo 23, apartados 6 y 12, el artículo 24, apartado 3, el artículo 25, apartado 8, el artículo 32, apartado 6, el artículo 33, apartado 6, el artículo 50, apartado 4, el artículo 54, apartado 3, el artículo 57, apartado 12, el artículo 65 y el artículo 74 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 73

Procedimiento de comité

- La Comisión estará asistida por el Comité Técnico sobre Vehículos de Motor, establecido en el artículo 40 de la Directiva 2007/46/CE. Dicho Comité es un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.
- En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011.

Si el Comité no emite dictamen alguno, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n° 182/2011.

Artículo 74

Modificación de los anexos

Sin perjuicio de las demás disposiciones del presente Reglamento relativas a la modificación de sus anexos, también se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 75 con respecto a la modificación:

CAPÍTULO XVIII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 76

Sancciones

1. Los Estados miembros establecerán sanciones aplicables a los operadores económicos por incumplimiento del presente Reglamento y en los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud del mismo. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar la aplicación de las sanciones. Las sanciones establecidas serán eficaces, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión a más tardar el 23 de marzo de 2015 y le comunicarán sin demora cualquier modificación posterior de las mismas.

2. Los tipos de infracciones sometidas a sanción incluirán, entre otros:

- a) la formulación de declaraciones falsas durante los procedimientos de homologación o los procedimientos encaminados a una llamada a revisión o recuperación;
- b) la falsificación de los resultados de los ensayos de homologación de tipo;
- c) la omisión de datos o especificaciones técnicas que pudieran entrañar una llamada a revisión o recuperación, o la denegación o retirada de la homologación de tipo;
- d) el uso de dispositivos de desactivación;
- e) la denegación del acceso a información;
- f) que los operadores económicos comercialicen vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes sujetos a homologación sin dicha homologación o que falsifiquen documentos o marcado con esa intención.

Artículo 77

Disposiciones transitorias

1. Sin perjuicio de otras disposiciones del presente Reglamento, este no invalidará ninguna homologación de tipo UE concedida a vehículos o a sistemas, componentes o unidades técnicas independientes con anterioridad al 1 de enero de 2016.

2. Salvo cuando se disponga de otra forma, las homologaciones de tipo UE concedidas a vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes en virtud de los actos a que se refiere el artículo 81, apartado 1, seguirán siendo válidas hasta las fechas especificadas en el anexo IV en lo referente a tipos de vehículos ya existentes.

3. No obstante lo dispuesto en el presente Reglamento, los nuevos tipos de vehículos de las categorías L1e, L2e y L6e o los nuevos sistemas, componentes o unidades técnicas independientes destinados a esos tipos de vehículos seguirán contando con la homologación de tipo en virtud de la Directiva 2002/24/CE hasta el 31 de diciembre de 2016.

4. Las autoridades de homologación seguirán concediendo extensiones de las homologaciones a los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes mencionados en el apartado 1 de conformidad con lo establecido en la Directiva 2002/24/CE y cualquiera de las directivas enumeradas en el artículo 81, apartado 1. Sin embargo, dichas homologaciones no se utilizarán con el fin de obtener una homologación de tipo de un vehículo completo en virtud del presente Reglamento.

5. No obstante lo dispuesto en la Directiva 2002/24/CE, también se concederá la homologación de tipo a los vehículos que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento y los actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento respecto de los requisitos en materia medioambiental y de propulsión a que se refiere la parte A del anexo II a más tardar el 31 de diciembre de 2015.

En tal caso, las autoridades nacionales no prohibirán, restringirán ni impedirán la matriculación, introducción en el mercado o puesta en servicio de vehículos que se ajusten al tipo homologado.

Artículo 78

Informe

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2020, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre la aplicación de los procedimientos de homologación de tipo establecidos en el presente Reglamento.

2. Basándose en la información facilitada en virtud del apartado 1, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento a más tardar el 31 de diciembre de 2021. En particular, el informe examinará si, sobre la base de la experiencia adquirida con la aplicación del presente Reglamento, convendría contemplar también en el capítulo X la homologación de tipo UE para series cortas. Si lo considera necesario, la Comisión presentará una propuesta a tal efecto.

Artículo 79

Revisión relativa a los sistemas avanzados de frenado

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2019, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo.

2. Ese informe examinará la instalación obligatoria de un sistema de frenado antibloqueo y un sistema de frenado combinado que lo complementa a elección del fabricante para las motocicletas de la subcategoría L3e-A1. Se basará en una evaluación de la viabilidad técnica de dicho requisito, un análisis de rentabilidad, un análisis de los datos sobre accidentes de tráfico y la consulta de las partes interesadas pertinentes. Además, tendrá en cuenta las normas europeas e internacionales vigentes en la materia.

3. A los efectos del informe mencionado en el apartado 2, los Estados miembros facilitarán a la Comisión, a más tardar el 31 de diciembre de 2017, estadísticas sobre los accidentes de tráfico de las motocicletas en cuestión para los cuatro años precedentes basadas en la clasificación de vehículos establecida en el anexo I y el tipo de sistema avanzado de frenado instalado.

4. Sobre la base de los resultados del informe, la Comisión examinará la posibilidad de presentar una propuesta legislativa sobre la instalación obligatoria de un sistema avanzado de frenado en las subcategorías de vehículos en cuestión.

Artículo 80

Revisión relativa a la homologación individual de vehículos

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2022, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo en relación con las cuestiones a que se refiere el apartado 3.
2. El informe se basará en una consulta de las partes interesadas pertinentes y tendrá en cuenta las normas europeas e internacionales vigentes en la materia.
3. A más tardar el 31 de diciembre de 2021, los Estados miembros informarán a la Comisión de lo siguiente:
 - a) el número de homologaciones específicas concedidas por las autoridades nacionales de ese Estado miembro cada año a vehículos de la categoría L antes de su primera matriculación desde el 1 de enero de 2016;
 - b) los criterios nacionales en los que se basaron esas homologaciones en la medida en que esos criterios discrepen de los requisitos obligatorios para la homologación de tipo UE.
4. El informe irá acompañado, cuando proceda, de propuestas legislativas, y examinará la inclusión de homologaciones específicas en el Reglamento sobre la base de requisitos armonizados.

Artículo 81

Derogación

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 77 del presente Reglamento, quedan derogadas la Directiva 2002/24/CE y las Directivas 93/14/CEE, 93/30/CEE, 93/33/CEE, 93/93/CEE, 95/1/CE, 97/24/CE, 2000/7/CE, 2002/51/CE, 2009/62/CE, 2009/67/CE, 2009/78/CE, 2009/79/CE, 2009/80/CE y 2009/139/CE con efectos a partir del 1 de enero de 2016.
2. Las referencias a las Directivas derogadas se entenderán hechas al presente Reglamento y deberán leerse, en lo que respecta a la Directiva 2002/24/CE, con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo IX.

Artículo 82

Entrada en vigor y aplicación

1. El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. Será aplicable a partir del 1 de enero de 2016.

A partir del 22 de marzo de 2013, las autoridades nacionales no podrán denegar, si un fabricante lo solicita, la concesión de una homologación de tipo UE o de una homologación de tipo nacional para un tipo de vehículo nuevo, o prohibir la matriculación, introducción en el mercado o puesta en servicio de un vehículo nuevo cuando el vehículo en cuestión cumpla lo dispuesto en el presente Reglamento y en los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del presente Reglamento.

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

Hecho en Estrasburgo, el 15 de enero de 2013.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
M. SCHULZ

Por el Consejo
La Presidenta
L. CREIGHTON

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO I — Clasificación de vehículos
- ANEXO II — Lista exhaustiva de requisitos para la homologación de tipo UE de vehículos
- ANEXO III — Límites para series cortas
- ANEXO IV — Calendario para la aplicación del presente Reglamento con respecto a la homologación de tipo
- ANEXO V (A) — Ensayos y requisitos en materia medioambiental
- ANEXO V (B) — Aplicación de los requisitos de ensayo de eficacia medioambiental para homologaciones y extensiones
- ANEXO VI — Valores de los límites de emisiones de contaminantes, umbrales del DAB y valores de los límites del nivel de sonido para la homologación de tipo y la conformidad de la producción
- (A) Límites para las emisiones del tubo de escape tras un arranque en frío
- (B) Umbrales de emisiones para los sistemas de diagnóstico a bordo
- (C) Límites para las emisiones de evaporación
- (D) Límites del nivel sonoro - Euro 4 y Euro 5
- ANEXO VII — Durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación
- ANEXO VIII — Requisitos más exigentes en materia de seguridad funcional
- ANEXO IX — Tabla de correspondencias
-

ANEXO I

Clasificación de vehículos

Categoría	Denominación de la categoría	Criterios comunes de clasificación
L1e-L7e	Todos los vehículos de categoría L	(1) longitud $\leq 4\ 000$ mm o $\leq 3\ 000$ mm para los vehículos L6e-B o $\leq 3\ 700$ mm para los vehículos L7e-C, y (2) anchura: $\leq 2\ 000$ mm, o $\leq 1\ 000$ mm para los vehículos L1e, o $\leq 1\ 500$ mm para los vehículos L6e-B y L7e-C y (3) altura $\leq 2\ 500$ mm y
Categoría	Denominación de la categoría	Criterios comunes de clasificación
L1e	Vehículo de motor de dos ruedas ligero	(4) dos ruedas y propulsado por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y (5) cilindrada ≤ 50 cm ³ si un motor de combustión interna de encendido por chispa forma parte de la configuración de la propulsión del vehículo y (6) velocidad máxima del vehículo por construcción ≤ 45 km/h y (7) potencia nominal o neta continua máxima ⁽¹⁾ $\leq 4\ 000$ kW y (8) masa máxima= masa técnicamente admisible declarada por el fabricante y
Subcategorías	Denominación de las subcategorías	Criterios de subclasificación adicionales
L1e-A	Ciclo de motor	(9) ciclos diseñados para funcionar a pedal que cuentan con una propulsión auxiliar cuyo objetivo principal es ayudar al pedaleo y (10) la potencia de la propulsión auxiliar se interrumpe a una velocidad del vehículo ≤ 25 km/h y (11) potencia nominal o neta continua máxima ⁽¹⁾ $\leq 1\ 000$ W y (12) los ciclos de motor de tres o cuatro ruedas que cumplan los criterios específicos de subclasificación adicionales 9 a 11 se clasifican como equivalentes técnicamente a los vehículos L1e-A de dos ruedas.
L1e-B	Ciclomotor de dos ruedas	(9) cualquier otro vehículo de categoría L1e que no pueda clasificarse con arreglo a los criterios 9 a 12 de vehículos L1e-A.

Categoría	Denominación de la categoría	Criterios comunes de clasificación
L2e	Ciclomotor de tres ruedas	(4) tres ruedas y propulsado por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y (5) cilindrada $\leq 50 \text{ cm}^3$ si un motor de combustión interna de encendido por chispa forma parte de la configuración de la propulsión del vehículo o cilindrada $\leq 500 \text{ cm}^3$ si un motor de encendido por compresión forma parte de la configuración de la propulsión del vehículo y (6) velocidad máxima del vehículo por construcción $\leq 45 \text{ km/h}$ y (7) potencia nominal o neta continua máxima ⁽¹⁾ $\leq 4\,000 \text{ W}$ y (8) masa en orden de marcha $< 270 \text{ kg}$ y (9) equipado con un máximo de dos plazas de asiento, incluida la plaza de asiento del conductor, y
Subcategorías	Denominación de las subcategorías	Criterios de subclasificación adicionales
L2e-P	Ciclomotor de tres ruedas para el transporte de pasajeros	(10) vehículos L2e distintos de los que cumplen los criterios específicos de clasificación de vehículos L2e-U.
L2e-U	Ciclomotor de tres ruedas para el transporte de mercancías	(10) diseñados exclusivamente para el transporte de mercancías con una plataforma de carga abierta o cerrada, prácticamente uniforme y horizontal, que cumple los criterios siguientes: (a) $\text{longitud}_{\text{plataforma de carga}} \times \text{anchura}_{\text{plataforma de carga}} > 0,3 \times \text{longitud}_{\text{vehículo}} \times \text{anchura máxima}_{\text{vehículo}}$ o (b) una superficie de la plataforma de carga equivalente, conforme a la definición anterior, para instalar máquinas o equipos, y (c) diseñados con una plataforma de carga claramente separada por un tabique rígido del espacio destinado a los ocupantes del vehículo, y (d) la plataforma de carga deberá poder transportar un volumen mínimo que estará representado por un cubo de 600 mm.

Categoría	Denominación de la categoría	Criterios comunes de clasificación
L3e ⁽²⁾	Motocicleta de dos ruedas	(4) dos ruedas y propulsada por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y (5) masa máxima = masa técnicamente admisible declarada por el fabricante y (6) vehículos de dos ruedas que no puedan clasificarse como vehículos de la categoría L1e.
Subcategorías	Denominación de las subcategorías	Criterios de subclasificación adicionales
L3e-A1	Motocicleta de prestaciones bajas	(7) cilindrada $\leq 125 \text{ cm}^3$ y (8) potencia nominal o neta continua máxima ⁽¹⁾ $\leq 11 \text{ kW}$ y (9) relación potencia ⁽¹⁾ /peso $\leq 0,1 \text{ kW/kg}$.
L3e-A2	Motocicleta de prestaciones medias	(7) potencia nominal o neta continua máxima ⁽¹⁾ $\leq 35 \text{ kW}$ y (8) relación potencia ⁽¹⁾ /peso $\leq 0,2 \text{ kW/kg}$ y (9) no derivada de un vehículo equipado de un motor de más del doble de su potencia ⁽¹⁾ y (10) vehículos de la categoría L3e que no pueda clasificarse con arreglo a los criterios de subclasificación adicionales 7, 8 y 9 de los vehículos L3e-A1.
L3e-A3	Motocicleta de prestaciones altas	(7) cualquier otro vehículo de categoría L3e que no pueda clasificarse con arreglo a los criterios de clasificación de los vehículos L3e-A1 o L3e-A2.

Subsubcategorías	Denominación de las subsubcategorías	Criterios de subsubclasificación adicionales a los criterios de subclasificación de los vehículos L3e-A1, L3e-A2 o L3e-A3
L3e-AxE (x = 1, 2 o 3)	Motocicleta enduro	(a) altura del asiento ≥ 900 mm y (b) distancia mínima al suelo ≥ 310 mm y (c) relación de transmisión en la marcha superior (relación de transmisión primaria \times relación de transmisión secundaria a velocidad máxima \times relación de transmisión final) $\geq 6,0$ y (d) masa en orden de marcha más la masa de las baterías de propulsión en caso de propulsión eléctrica o híbrida < 140 kg y (e) ausencia de plaza de asiento para un segundo ocupante.
L3e-AxT (x = 1, 2 o 3)	Motocicleta trial	(a) altura del asiento ≥ 700 mm y (b) distancia mínima al suelo ≥ 280 mm y (c) capacidad del depósito de combustible ≤ 4 litros, y (d) relación de transmisión en la marcha superior (relación de transmisión primaria \times relación de transmisión secundaria a velocidad máxima \times relación de transmisión final) $\geq 7,5$ y (e) masa en orden de marcha ≤ 100 kg y (f) ausencia de plaza de asiento para un segundo ocupante.

Categoría	Denominación de la categoría	Criterios comunes de clasificación
L4e	Motocicleta de dos ruedas con sidecar	(4) el vehículo de motor básico cumple los criterios de clasificación y subclasificación de los vehículos L3e y (5) vehículo de motor básico equipado con un sidecar y (6) con un máximo de cuatro plazas de asiento, incluida la plaza del conductor en la motocicleta con sidecar, y (7) con un máximo de dos plazas de asiento para pasajeros en el sidecar y (8) masa máxima = masa técnicamente admisible declarada por el fabricante.

Categoría	Denominación de la categoría	Criterios comunes de clasificación
L5e	Triciclo de motor	(4) tres ruedas y propulsado por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y (5) masa en orden de marcha < 1 000 kg y (6) vehículos de tres ruedas que no puede clasificarse como vehículo L2e, y
Subcategorías	Denominación de las subcategorías	Criterios de subclasificación adicionales
L5e-A	Triciclo	(7) Vehículos L5e distintos de los que cumplen los criterios específicos de clasificación de los vehículos L5e-B y (8) con un máximo de cinco plazas de asiento, incluida la plaza de asiento del conductor.
L5e-B	Triciclo comercial	(7) diseñados como vehículos comerciales y caracterizados por un habitáculo cerrado para el conductor y los pasajeros, accesible por tres lados como máximo, y (8) equipados con un máximo de dos plazas de asiento, incluida la plaza de asiento del conductor, y (9) diseñados exclusivamente para el transporte de mercancías con una plataforma de carga abierta o cerrada, prácticamente uniforme y horizontal, que cumple los criterios siguientes: (a) $\text{longitud}_{\text{plataforma de carga}} \times \text{anchura}_{\text{plataforma de carga}} \geq 0,3 \times \text{longitud}_{\text{vehículo}} \times \text{anchura}_{\text{vehículo}}$ o (b) una superficie de la plataforma de carga equivalente, conforme a la definición anterior, diseñada para instalar máquinas o equipos, y (c) diseñados con una plataforma de carga claramente separada por un tabique rígido del espacio destinado a los ocupantes del vehículo, y (d) la plataforma de carga deberá poder transportar un volumen mínimo que estará representado por un cubo de 600 mm.

Categoría	Denominación de la categoría	Criterios comunes de clasificación
L6e	Cuatriciclo ligero	(4) cuatro ruedas y propulsado por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y (5) velocidad máxima del vehículo por construcción ≤ 45 km/h y (6) masa en orden de marcha ≤ 425 kg, y (7) cilindrada ≤ 50 cm ³ si un motor de encendido por chispa forma parte de la configuración de la propulsión del vehículo o cilindrada ≤ 500 cm ³ si un motor de encendido por compresión forma parte de la configuración de la propulsión del vehículo y (8) equipado con un máximo de dos plazas de asiento, incluida la plaza de asiento del conductor, y
Subcategorías	Denominación de las subcategorías	Criterios de subclasificación adicionales
L6e-A	Quad ligero para carretera	(9) vehículos L6e que no cumple los criterios específicos de clasificación de los vehículos L6e-B y (10) potencia nominal o neta continua máxima ⁽¹⁾ $\leq 4\,000$ W y
L6e-B	Cuatrimóvil ligero	(9) habitáculo cerrado para el conductor y los pasajeros, accesible por tres lados como máximo, y (10) potencia nominal o neta continua máxima ⁽¹⁾ $\leq 6\,000$ W y
Subsubcategorías	Denominación de las subsubcategorías	Criterios de subsubclasificación adicionales a los criterios de subclasificación de los vehículos L6e-B
L6e-BP	Cuatrimóvil ligero para transporte de pasajeros	(11) vehículos L6e-b diseñados principalmente para el transporte de pasajeros, y (12) vehículos L6e-B distintos de los que cumplen los criterios específicos de clasificación de vehículos L6e-BU.
L6e-BU	Cuatrimóvil ligero para transporte de mercancías	(11) diseñados exclusivamente para el transporte de mercancías con una plataforma de carga abierta o cerrada, prácticamente uniforme y horizontal, que cumplen los criterios siguientes: (a) $\text{longitud}_{\text{plataforma de carga}} \times \text{anchura}_{\text{plataforma de carga}} > 0,3 \times \text{longitud}_{\text{vehículo}} \times \text{anchura}_{\text{vehículo}}$ o (b) una superficie de la plataforma de carga equivalente, conforme a la definición anterior, para instalar máquinas o equipos, y (c) diseñado con una plataforma de carga claramente separada por un tabique rígido del espacio destinado a los ocupantes del vehículo, y (d) la plataforma de carga deberá poder transportar un volumen mínimo que estará representado por un cubo de 600 mm.

Categoría	Denominación de la categoría	Criterios comunes de clasificación
L7e	Cuatriciclo pesado	(4) cuatro ruedas y propulsado por una propulsión según se enumera en el artículo 4, apartado 3, y (5) masa en orden de marcha: (a) ≤ 450 kg en el caso de transporte de pasajeros; (b) ≤ 600 kg en el caso de transporte de mercancías. así como (6) vehículos L7e que no se pueden clasificar como vehículos L6e y
Subcategorías	Denominación de las subcategorías	Criterios de subclasificación adicionales
L7e-A	Quad pesado para carretera	(7) vehículos de categoría L7e que no cumplen los criterios específicos de clasificación de los vehículos L7e-B o vehículos L7e-C y (8) vehículos diseñados exclusivamente para el transporte de pasajeros, y (9) potencia nominal o neta continua máxima ⁽¹⁾ ≤ 15 kW y
Subsubcategorías	Denominación de las subsubcategorías	Criterios de subclasificación adicionales
L7e-A1	Quad pesado para carretera A1	(10) un máximo de dos plazas de asiento a horcajadas, incluida la plaza de asiento del conductor, y (11) manillar de dirección.
L7e-A2	Quad pesado para carretera A2	(10) vehículos L7e-A que no cumple los criterios específicos de clasificación de los vehículos L7e-A1, y (11) un máximo de dos plazas de asiento no a horcajadas, incluida la plaza de asiento del conductor.
Subcategoría	Denominación de las subcategorías	Criterios de subclasificación adicionales
L7e-B	Quad pesado todo terreno	(7) vehículos L7e que no cumplen los criterios específicos de clasificación de los vehículos L7e-C, y (8) distancia mínima al suelo ≥ 180 mm y
Subsubcategorías	Denominación de las subsubcategorías	Criterios de subclasificación adicionales
L7e-B1	Quad todo terreno	(9) un máximo de dos plazas de asiento a horcajadas, incluida la plaza de asiento del conductor, y (10) equipado con un manillar de dirección, y (11) velocidad máxima del vehículo por construcción ≤ 90 km/h y (12) relación de distancia entre ejes y distancia mínima al suelo ≤ 6
L7e-B2	Buggy con asientos yuxtapuestos (<i>side-by-side</i>)	(9) vehículos L7eB distintos de los vehículos L7e-B1 y (10) con un máximo de tres asientos no a horcajadas de los que dos estarán yuxtapuestos, siendo uno de ellos el asiento del conductor, y (11) potencia nominal o neta continua máxima ⁽¹⁾ ≤ 15 kW, y (12) relación de distancia entre ejes y distancia mínima al suelo ≤ 8

Subcategoría	Denominación de las subcategorías	Criterios de subclasificación adicionales
L7e-C	Cuatrimóvil pesado	(7) vehículos L7e que no cumplen los criterios específicos de clasificación de los vehículos L7e-B, y (8) potencia nominal o neta continua máxima ⁽¹⁾ ≤ 15 kW, y (9) velocidad máxima del vehículo por construcción ≤ 90 km/h y (10) habitáculo cerrado para el conductor y los pasajeros, accesible por tres lados como máximo, y
Subsubcategorías	Denominación de las subsubcategorías	Criterios de subsubclasificación adicionales a los criterios de subclasificación de los vehículos L7e-C
L7e - CP	Cuatrimóvil pesado para transporte de pasajeros	(11) vehículos L7e-C que no cumplen los criterios específicos de clasificación de los vehículos L7e-CU, y (12) un máximo de cuatro plazas de asiento no a horcajadas, incluida la plaza de asiento del conductor.
L7e - CU	Cuatrimóvil pesado para transporte de mercancías	(11) diseñado exclusivamente para el transporte de mercancías con una plataforma de carga abierta o cerrada, prácticamente uniforme y horizontal, que cumple los criterios siguientes: (a) $\text{longitud}_{\text{plataforma de carga}} \times \text{anchura}_{\text{plataforma de carga}} > 0,3 \times \text{longitud}_{\text{vehículo}} \times \text{anchura}_{\text{vehículo}}$ o (b) una superficie de la plataforma de carga equivalente, conforme a la definición anterior, diseñada para instalar máquinas o equipos, y (c) diseñado con una plataforma de carga claramente separada por un tabique rígido del espacio destinado a los ocupantes del vehículo, y (d) la plataforma de carga deberá poder transportar un volumen mínimo que estará representado por un cubo de 600 mm, y (12) un máximo de dos plazas de asiento no a horcajadas, incluida la plaza de asiento del conductor.

Nota: Al final del anexo VIII se encuentra un resumen de las notas de los anexos.

—

ANEXO II

Lista exhaustiva de requisitos para la homologación de tipo UE de vehículos ⁽³⁾

Nº	Artículo	Asunto	Referencia del acto reglamentario	Categorías de vehículos											
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A	L7e-B	L7e-C
A	REQUISITOS DE FUNCIONAMIENTO DE LA PROPULSIÓN Y REQUISITOS DE EFICACIA MEDIOAMBIENTAL														
1	23 y 24	Procedimientos de ensayo relativos al medio ambiente acerca de las emisiones de escape, las emisiones de evaporación, las emisiones de gases de efecto invernadero, el consumo de combustible y combustibles de referencia.		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		Velocidad máxima del vehículo por construcción, par máximo y potencia continua máxima total de propulsión del motor		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Procedimientos de ensayo relativos al sonido		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Nº	Artículo	Asunto	Referencia del acto reglamentario	Categorías de vehículos													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
B	REQUISITOS DE SEGURIDAD FUNCIONAL DE LOS VEHÍCULOS																
1	22	Avisadores acústicos			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2		Frenado, incluidos los sistemas de frenado antibloqueo y los sistemas de frenado combinado(3)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3		Seguridad eléctrica		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4		Requisitos aplicables a la declaración del fabricante sobre los ensayos de durabilidad de los sistemas de seguridad funcional, piezas y equipos		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
5		Estructuras de protección delanteras y traseras				s.e.i.			s.e.i.								
6		Cristales, limpiaparabrisas y lavaparabrisas y dispositivos de desescarchado y de desempañado			s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	X	s.e.i.	X	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	X
7		Mandos accionados por el conductor, con identificación de los mandos, luces testigo e indicadores			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8		Instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa, incluido el encendido y apagado automático del alumbrado		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
9		Visibilidad trasera			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
10		Estructuras de protección en caso de vuelco (ROPS).														X	
11		Cinturones de seguridad y sus anclajes				s.e.i.				X	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	X		X	X
12		Plazas de asiento (sillines y asientos)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
13		Maniobrabilidad, propiedades de giro en curva y capacidad de giro		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14		Instalación de neumáticos		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15		Placa relativa a la limitación de la velocidad máxima del vehículo y emplazamiento en el vehículo				s.e.i.				s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	X	X	s.e.i.
16		Protección de los ocupantes del vehículo, incluido el acondicionamiento interior, los reposacabezas y las puertas del vehículo				s.e.i.			s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.		s.e.i.		s.e.i.	s.e.i.

Nº	Artículo	Asunto	Referencia del acto reglamentario	Categorías de vehículos													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
17		Potencia nominal o neta continua máxima y/o limitación de la velocidad del vehículo por construcción		X	X	X	s.e.i.	s.e.i.			X	X	X	X	X	X	
18		Integridad de la estructura del vehículo		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

Nº	Artículo	Asunto	Referencia del acto reglamentario	Categorías de vehículos													
				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-A	L5e-B	L6e-A	L6e-B	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2	L7e-C
C	REQUISITOS RELATIVOS A LA FABRICACIÓN DEL VEHÍCULO Y REQUISITOS GENERALES RELATIVOS A LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO																
1	20	Medidas contra la manipulación		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
2	25	Disposiciones relativas a los procedimientos de homologación de tipo		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
3	33	Requisitos sobre conformidad de la producción		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	18	Dispositivos de acoplamiento y de fijación		s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.
5	18	Dispositivos de protección contra la utilización no autorizada		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
6	18	Compatibilidad electromagnética (CEM)		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
7	18	Salientes exteriores		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
8	18	Almacenamiento de combustible		s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.
9	18	Plataformas de carga				s.e.i.				X		s.e.i.			s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.
10	18	Masas y dimensiones		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
11	21	Sistemas de diagnóstico a bordo					X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
12	18	Dispositivos de retención para pasajeros y apoyapiés			X	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	X		s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	s.e.i.	
13	18	Emplazamiento de la placa de matrícula		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
14	18	Información relativa a la reparación y el mantenimiento		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	18	Caballetes de apoyo		X	X		X										
C2	REQUISITOS RELATIVOS A LOS SERVICIOS TÉCNICOS																
16	65	Prestaciones y evaluación de los servicios técnicos															

Nota: Al final del anexo VIII se encuentra un resumen de las notas de los anexos.

ANEXO III

Límites para series cortas

Subcategoría de vehículo	Denominación de la subcategoría de vehículo	Series cortas (unidades de cada tipo comercializadas, matriculadas y que se pongan en servicio anualmente)
L1e-A	Ciclo de motor	50
L1e-B	Ciclomotor de dos ruedas	
L2e	Ciclomotor de tres ruedas	
L3e	Motocicleta de dos ruedas	75
L4e	Motocicleta de dos ruedas con sidecar	150
L5e-A	Triciclo	75
L5e-B	Triciclo comercial	150
L6e-A	Quad ligero para carretera	30
L6e-B	Cuatrimóvil ligero	150
L7e-A	Quad pesado para carretera	30
L7e-B	Quad pesado todo terreno	50
L7e-C	Cuatrimóvil pesado	150

ANEXO IV

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

Punto	Descripción	(Sub)categoría	Nuevos tipos de vehículos obligatorio	Tipos de vehículos ya existentes obligatorio	Fin del plazo de matriculación de vehículos conformes
1.	Aplicación del acto delegado en materia de requisitos de eficacia medioambiental y de funcionamiento de la propulsión, puntos con arreglo a la lista del anexo II (A)				
1.1.	Tipo de ensayo I, emisiones de escape tras un arranque en frío	—	—	—	—
1.1.1.	Ciclo de ensayo	—	—	—	—
1.1.1.1.	Tipo de ensayo I: Ciclo de ensayo CEPE R 47	L1e, L2e, L6e,	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.1.2.	Tipo de ensayo I CEPE 40 (con ciclo adicional de conducción urbana cuando sea aplicable)	L5e-B, L7e-B, L7e-C,	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.3.	Tipo de ensayo I, WMTC, fase 2	L3e, L4e, L5e-A, L7e-A,	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.1.4.	Tipo de ensayo I, ciclo de ensayo basado en el WMTC revisado	L1e - L7e,	1.1.2020	1.1.2021	
1.1.2.	Tipo de ensayo I, límites relativos a las emisiones de escape		—	—	—
1.1.2.1.	Euro 4: anexo VI A1	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.1.2.2.	Euro 4: anexo VI A1	L3e, L4e, L5e, L7e,	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.1.2.3.	Euro 5: anexo VI A2	L1e - L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.2.	Tipo de ensayo II, ensayo de emisiones en régimen de ralentí (aumentado)/aceleración libre				
1.2.1.	Tipo de ensayo II, ensayo de emisiones en régimen de ralentí (aumentado)/aceleración libre	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.2.2.	Tipo de ensayo II, ensayo de emisiones en régimen de ralentí (aumentado)/aceleración libre	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.3.	Tipo de ensayo III, emisión nula de gases del cárter				
1.3.1.	Tipo de ensayo III, emisión nula de gases del cárter	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.3.2.	Tipo de ensayo III, emisión nula de gases del cárter	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.	Tipo de ensayo IV, emisiones de evaporación		—	—	—
1.4.1.	Ensayo de permeabilidad del depósito de combustible	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2017	

Punto	Descripción	(Sub)categoría	Nuevos tipos de vehículos obligatorio	Tipos de vehículos ya existentes obligatorio	Fin del plazo de matriculación de vehículos conformes
1.4.2.	Ensayo de permeabilidad del depósito de combustible	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2016	
1.4.3.	Procedimiento SHED	L3e, L4e, L5e-A L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	
1.4.4.	Procedimiento SHED	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	
1.4.5.	Límites relativos a los ensayos SHED, anexo VI (C1)	L3e, L4e, L5e-A L7e-A	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.4.6.	Límites relativos a los ensayos SHED, anexo VI (C1)	L6e-A	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.4.7.	Ensayo SHED o ensayo de permeabilidad, a la espera de los resultados del estudio contemplado en el artículo 23, apartados 4 y 5	L1e-A, L1e-B, L2e, L5e-B, L6e-B, L7e-B, L7e-C	1.1.2020	1.1.2021	
1.4.8.	Límites relativos a los ensayos SHED, anexo VI (C2), a la espera de los resultados del estudio contemplado en el artículo 23, apartados 4 y 5	L1e - L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.5.	Tipo de ensayo V, ensayos de durabilidad ⁽³⁾				
1.5.1.	Kilometraje correspondiente a la durabilidad para Euro 4, anexos VII (A) y (B)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.5.2.	Kilometraje correspondiente a la durabilidad para Euro 4, anexos VII (A) y (B)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.5.3.	Kilometraje correspondiente a la durabilidad para Euro 5, anexos VII (A) y (B)	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.6.	No se ha asignado un tipo de ensayo VI	—	—	—	—
1.7.	Tipo de ensayo VII, emisiones de gases de efecto invernadero/determinación y comunicación del consumo de combustible o de energía			—	
1.7.1.	Tipo de ensayo VII, emisiones de gases de efecto invernadero/determinación y comunicación del consumo de combustible o de energía	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.7.2.	Tipo de ensayo VII, emisiones de gases de efecto invernadero/determinación y comunicación del consumo de combustible o de energía	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
1.8.	Tipo de ensayo VIII, DAB relativo al medio ambiente		—	—	
1.8.1.	Requisitos de funcionamiento relativos al DAB fase I	L3e, L4e, L5e-A, L6e-A y L7e-A	1.1.2016; para L6Ae:1.1.2017	1.1.2017; para L6Ae:1.1.2018	31.12.2020
	Procedimiento de ensayo ambiental relativo al DAB fase I (tipo de ensayo VIII)				
	Umbral de ensayo en materia medioambiental relativos al DAB fase I, anexo VI (B1)				

Punto	Descripción	(Sub)categoría	Nuevos tipos de vehículos obligatorio	Tipos de vehículos ya existentes obligatorio	Fin del plazo de matriculación de vehículos conformes
1.8.2.	Requisitos de funcionamiento relativos al DAB fase I	L3e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
	Procedimiento de ensayo ambiental relativo al DAB fase I (tipo de ensayo VIII)				
	Umbral de ensayo en materia medioambiental relativos al DAB fase I, anexo VI (B2)				
1.8.3.	Requisitos de funcionamiento relativos al DAB fase II, a la espera del artículo 23, apartados 4 y 5	L3e, L5e-A, L6e-A, L7e-A	1.1.2020	1.1.2021	
	Requisitos de funcionamiento relativos al DAB fase II (tipo de ensayo VIII), a la espera del artículo 23, apartados 4 y 5				
	Requisitos de funcionamiento relativos al DAB fase II, anexo VI (B2), a la espera del artículo 23, apartados 4 y 5				
1.9.	Tipo de ensayo IX, nivel de ruido ⁽³⁾				
1.9.1.	Procedimiento de ensayo relativo al nivel de ruido y valores límite, anexo VI (D)	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	31.12.2020
1.9.2.	Procedimiento de ensayo relativo al nivel de ruido y valores límite ⁽³⁾ , anexo VI (D)	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	31.12.2020
1.9.3.	Reglamentos n ^{os} 9, 41, 63 y 92 de la CEPE, y límites del anexo VI (D)	L1e-L7e			
1.9.4.	Reglamentos n ^{os} 9, 41, 63 y 92 de la CEPE, y correspondientes nuevos valores límite propuestos por la Comisión	L1e-L7e	1.1.2020	1.1.2021	
1.10.	Ensayos relativos al funcionamiento de la propulsión y requisitos relativos a la velocidad máxima por construcción del vehículo, el par máximo, la potencia nominal o neta continua máxima y la potencia de pico máxima				
1.10.1.	Ensayos y requisitos relativos al funcionamiento de la propulsión	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
1.10.2.	Ensayos y requisitos relativos al funcionamiento de la propulsión	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Punto	Descripción	(Sub)categoría	Nuevos tipos de vehículos obligatorio	Tipos de vehículos ya existentes obligatorio	Fin del plazo de matriculación de vehículos conformes
2.	Aplicación del acto delegado en materia de requisitos por la seguridad funcional del vehículo, puntos con arreglo a la lista del anexo II (B) ⁽³⁾				
2.1.	Aplicación del acto delegado en materia de requisitos por la seguridad funcional del vehículo, puntos con arreglo a la lista del anexo II (B) ⁽³⁾	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
2.2.	Aplicación del acto delegado en materia de requisitos por la seguridad funcional del vehículo, puntos con arreglo a la lista del anexo II (B) ⁽³⁾	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.	Anexo VIII, dispositivos de seguridad reforzados ⁽³⁾		—	—	
2.3.1.	Encendido automático de faros	L1e-L7e	1.1.2016	1.1.2016	
2.3.2.	Dispositivo de seguridad en el giro (diferencial o equivalente)	L1e-L7e	1.1.2016	1.1.2017	
2.3.3.	Sistemas avanzados de frenado, montaje obligatorio	L3e	1.1.2016	1.1.2017	—

Punto	Descripción	(Sub)categoría	Nuevos tipos de vehículos obligatorio	Tipos de vehículos ya existentes obligatorio	Fin del plazo de matriculación de vehículos conformes
3.	Aplicación del acto delegado en materia de requisitos para la fabricación de vehículos, puntos con arreglo a la lista del anexo II (C) ⁽³⁾				
3.1.	Aplicación del acto delegado en materia de requisitos para la fabricación de vehículos, puntos con arreglo a la lista del anexo II (C) ⁽³⁾	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
3.2.	Aplicación del acto delegado en materia de requisitos para la fabricación de vehículos, puntos con arreglo a la lista del anexo II (C) ⁽³⁾	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Punto	Descripción	(Sub)categoría	Nuevos tipos de vehículos obligatorio	Tipos de vehículos ya existentes obligatorio	Fin del plazo de matriculación de vehículos conformes
4.	Aplicación del acto delegado en materia de requisitos administrativos)				
4.1.	Aplicación del acto delegado en materia de requisitos administrativos	L1e, L2e, L6e	1.1.2017	1.1.2018	
4.2.	Aplicación del acto delegado en materia de requisitos administrativos	L3e, L4e, L5e, L7e	1.1.2016	1.1.2017	

Nota: Al final del anexo VIII se encuentra un resumen de las notas de los anexos.

ANEXO V

(A) Ensayos y requisitos en materia medioambiental

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

Tipo de ensayo	Descripción	Requisitos: valores límite	Criterios de subclasificación adicionales a los contemplados en el artículo 2 y el anexo 1	Requisitos: procedimientos de ensayo
I	Emisiones medias del tubo de escape tras un arranque en frío	Anexo VI, punto A)	Reglamento técnico mundial nº 2 de la CEPE, capítulo 6.3. Los vehículos de categoría L equipados con un motor de combustión con una cilindrada < 50 cm ³ y que se desplacen a $v_{m\acute{a}x}$ < 50 km/h se considerarán vehículos de la clase I.	
II	— Encendido por chispa o híbrido ⁽⁵⁾ equipado con dicho encendido: emisiones al ralentí y al régimen de ralentí aumentado — Encendido por compresión o híbrido con motor de encendido por compresión: ensayo en aceleración libre	Directiva 2009/40/CE ⁽⁶⁾		
III	Emisiones de gases del cárter	Ninguna emisión, cárter cerrado. Durante su vida útil, ningún vehículo emitirá directamente a la atmósfera ambiente las emisiones del cárter.		
IV	Emisiones de evaporación	Anexo VI, punto C)		
V	Durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación	Anexos VI y VII		
VI	No se ha asignado un tipo de ensayo VI	No procede		No procede
VII	Emisiones de CO ₂ /consumo de combustible y/o energía eléctrica y autonomía eléctrica	Medición y comunicación; no hay valores límite a efectos de homologación de tipo.	Reglamento técnico mundial nº 2 de la CEPE, capítulo 6.3. Los vehículos de categoría L equipados con un motor de combustión con una cilindrada < 50 cm ³ y que se desplacen a $v_{m\acute{a}x}$ < 50 km/h se considerarán vehículos de la clase I.	
VIII	Ensayos en materia medioambiental DAB	Anexo VI (B)	Reglamento técnico mundial nº 2 de la CEPE, capítulo 6.3. Los vehículos de categoría L equipados con un motor de combustión con una cilindrada < 50 cm ³ y que se desplacen a $v_{m\acute{a}x}$ < 50 km/h se considerarán vehículos de la clase I.	
IX	Nivel sonoro	Anexo VI (D)	Cuando los Reglamentos nºs 9, 41, 63 o 92 de la CEPE sustituyan a los requisitos de adecuación establecidos en el acto delegado sobre requisitos de eficacia medioambiental y de funcionamiento de la propulsión se seleccionarán los criterios de (sub)clasificación establecidos en dichos Reglamentos de la CEPE (anexo 6) con referencia a los ensayos del tipo IX relativos al nivel de ruido.	

(B) Aplicación de los requisitos de ensayo de eficacia medioambiental para homologaciones y extensiones

	Vehículos con motor de encendido por chispa, incluidos los híbridos									Vehículos con motor de encendido por compresión, incluidos los híbridos		Vehículo eléctrico puro ^(25p) o vehículo propulsado por aire comprimido (AC)	Vehículos con pila de combustible ^{q)}
	Monocombustible ⁽²⁰⁾				Bicombustible			Flexifuel ⁰		Flexifuel(Monocombustible		
	Gasolina (E5) ⁽²¹⁾	GLP)	Gas natural/biometano	H ₂ ^(25f)	Gasolina (E5)	Gasolina (E5)	Gasolina (E5)	Gasolina (E5)	Gas natural/biometano	Diésel (B5) ^(25m)	Diésel (B5)		
Gas licuado de petróleo					Gas natural/biometano	H ₂	Etanol (E85) ^(25j)	H ₂ NG ^(25k)	Biodiésel ⁽²⁵ⁿ⁾				
Tipo de ensayo I ⁽¹⁹⁾	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (solo B5)	Sí	No	No
Tipo de ensayo I ⁽¹⁹⁾ Masa de partículas (solo Euro 5) ⁽⁶⁾	Sí ⁰	No	No	No	Sí (solo gasolina) ⁰	Sí (solo gasolina) ^(25g)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina) ⁰	No	Sí (solo B5)	Sí	No/Sí para AC	No
Tipo de ensayo II ⁽¹⁹⁾ , incluida la opacidad de los humos en el caso del encendido por compresión	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (solo gasolina)	Sí (ambos combustibles)	Sí (solo gas natural/biometano)	Sí (solo B5)	Sí	No	No
Tipo de ensayo III ⁽¹⁹⁾	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No
Tipo de ensayo IV ⁽¹⁹⁾	Sí	No	No	No	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	No	No	No	No	No
Tipo de ensayo V ⁽¹⁹⁾	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gas natural/biometano)	Sí (solo B5)	Sí	No	No
Tipo de ensayo VII ⁽¹⁹⁾	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí (ambos combustibles)	Sí	Sí (solo consumo de energía)	Sí (solo consumo de combustible)

	Vehículos con motor de encendido por chispa, incluidos los híbridos								Vehículos con motor de encendido por compresión, incluidos los híbridos		Vehículo eléctrico puro ^(25p) o vehículo propulsado por aire comprimido (AC)	Vehículos con pila de combustible ^{q)}	
	Monocombustible ⁽²⁰⁾				Bicombustible			Flexifuel ⁰		Flexifuel(Monocombustible
	Gasolina (E5) ⁽²¹⁾	GLP)	Gas natural/ biometano	H ₂ ^(25f)	Gasolina (E5)	Gasolina (E5)	Gasolina (E5)	Gasolina (E5)	Gas natural/ biometano	Diésel (B5) ^(25m)			Diésel (B5)
Gas licuado de petróleo					Gas natural/ biometano	H ₂	Etanol (E85) ^(25j)	H ₂ NG ^(25k)	Biodiésel ⁽²⁵ⁿ⁾				
Tipo de ensayo VIII ⁽¹⁹⁾	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gasolina)	Sí (solo gas natural/biometano)	Sí (solo B5)	Sí	No	No
Tipo de ensayo IX ⁽¹⁹⁾	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No ^(25r) Sí para AC	No ^(25r)

Nota: Al final del anexo VIII se encuentra un resumen de las notas de los anexos.



ANEXO VI

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

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

(A1) Euro 4

Categoría de vehículo	Denominación de la categoría de vehículo	Clase de propulsión	Fase Euro	Masa de monóxido de carbono (CO)	Masa total de hidrocarburos (HCT)	Masa de óxidos de nitrógeno (NO _x)	Masa de partículas (MP)	Ciclo de ensayo
				L ₁ (mg/km)	L ₂ (mg/km)	L ₃ (mg/km)	L ₄ (mg/km)	
L1e-A	Ciclo de motor	PI/CI/híbrido	Euro 4	560	100	70		CEPE R47
L1e-B	Ciclomotor de dos ruedas	PI/CI/híbrido	Euro 4	1 000	630	170	—	CEPE R47
L2e	Ciclomotor de tres ruedas	PI/CI/híbrido	Euro 4	1 900	730	170	—	CEPE R47
L3e L4e (7) L5e-A L7e-A	— Motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar — Triciclo — Quad pesado para carretera	PI/PI híbrido, v _{máx} < 130 km/h	Euro 4	1 140	380	70	—	WMTC, fase 2
		PI/PI híbrido, v _{máx} ≥ 130 km/h	Euro 4	1 140	170	90	—	WMTC, fase 2
		CI/CI híbrido	Euro 4	1 000	100	300	80 (8)	WMTC, fase 2
L5e-B	Triciclo comercial	PI/PI híbrido	Euro 4	2 000	550	250	—	CEPE R40
		CI/CI Híbrido	Euro 4	1 000	100	550	80 (85)	CEPE R40
L6e-A L6e-B	Quad ligero para carretera Cuatrimóvil ligero	PI/PI híbrido	Euro 4	1 900	730	170		CEPE R47
		CI/CI híbrido	Euro 4	1 000	100	550	80 (8)	CEPE R47
L7e-B L7e-C	Quad pesado todo terreno Cuatrimóvil pesado	PI/PI híbrido	Euro 4	2 000	550	250	—	CEPE R40
		CI/CI híbrido	Euro 4	1 000	100	550	80 (8)	CEPE R40

(A2) Euro 5

Categoría de vehículo	Denominación de la categoría de vehículo	Clase de propulsión	Fase Euro ⁽⁴⁾	Masa de monóxido de carbono (CO)	Masa total de hidrocarburos (HCT)	Masa de hidrocarburos no metánicos (HCNM)	Masa de óxidos de nitrógeno (NO _x)	Masa de partículas (MP)	Ciclo de ensayo
				L ₁ (mg/km)	L _{2A} (mg/km)	L _{2B} (mg/km)	L ₃ (mg/km)	L ₄ (mg/km)	
L1e-A	Ciclo de motor	PI/CI/híbrido	Euro 5	500	100	68	60	4,5 ⁽⁹⁾	WMTC revisado ⁽¹⁰⁾
L1e-B - L7e ⁽⁶⁾	Todos los demás vehículos de categoría L	PI/PI híbrido	Euro 5(6)	1 000	100	68	60	4,5 ⁽⁹⁾	WMTC revisado
		CI/CI híbrido		500	100	68	90	4,5	WMTC revisado

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

(B1) Euro 4, DAB fase I

Categoría de vehículo	Denominación de la categoría de vehículo	Clase de propulsión	Fase Euro	Masa de monóxido de carbono (CO)	Masa total de hidrocarburos (HCT)	Masa de óxidos de nitrógeno (NO _x)	Ciclo de ensayo
				OT ₁ (mg/km)	OT ₂ (mg/km)	OT ₃ (mg/km)	
L6e-A	— Quad ligero para carretera	PI/CI o Híbrido	Euro 4	3 610	2 690	850	CEPE R47
L3e (5)	— Motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar — Triciclo — Quad pesado para carretera	PI/ PI híbrido, v _{máx} < 130 km/h	Euro 4	2 170	1 400	350	WMTC, fase 2
L4e (7)		PI/ PI híbrido, v _{máx} ≥ 130 km/h		2 170	630	450	WMTC, fase 2
L5e-A L7e-A		CI/CI híbrido		2 170	630	900	WMTC, fase 2

(B2) Euro 5, DAB fase I, y DAB fase II (4)

Categoría de vehículo	Denominación de la categoría de vehículo	Clase de propulsión	Fase Euro	Masa de monóxido de carbono (CO)	Masa de hidrocarburos no metánicos (HCNM)	Masa de óxidos de nitrógeno (NO _x)	Masa de partículas (MP)	Ciclo de ensayo
				OT ₁ (mg/km)	OT ₂ (mg/km)	OT ₃ (mg/km)	OT ₄ (mg/km)	
L3e-L7e (6)	Todos los vehículos de categoría L excepto los de categoría L1e y L2e	PI/PI híbrido	Euro 5	1 900	250	300	50	WMTC revisado
		CI/CI híbrido	Euro 5	1 900	320	540	50	WMTC revisado

(C) Límites para las emisiones de evaporación

(C1) Euro 4

Categoría de vehículo	Denominación de la categoría de vehículo	Clase de propulsión	Fase Euro	Masa total de hidrocarburos (HCT) (mg/ensayo)	Ciclo de ensayo
L3e L4e (7)	Motocicleta de dos ruedas (13) con o sin sidecar	PI (11)	Euro 4	2 000	SHED
L5e-A	Triciclo	PI (11)	Euro 4		
L6e-A	Quad ligero para carretera	PI (11)	Euro 4		
L7e-A	Quad pesado para carretera	PI (11)	Euro 4		

(C2) Euro 5

Clase de vehículo ⁽¹²⁾	Denominación de la categoría de vehículo	Clase de propulsión	Fase Euro	Ensayo de permeabilidad (mg/m ² /día)		Masa total de hidrocarburos (HCT) en el ensayo SHED (mg/ensayo)
				Depósito de combustible	Tubos del combustible	Vehículo
L1e-A	Ciclo de motor	PI ⁽¹¹⁾	Euro 5	1 500	15 000	1 500
L1e-B	Ciclomotor de dos ruedas		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L2e	Ciclomotor de tres ruedas		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L3e L4e ⁽⁷⁾	Motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar		Euro 5			1 500
L5e-A	Triciclo		Euro 5			1 500
L5e-B	Triciclo comercial		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L6e-A	Quad ligero para carretera		Euro 5			1 500
L6e-B	Cuatrimóvil ligero		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-A	Quad pesado para carretera		Euro 5			1 500
L7e.B	Quad todo terreno		Euro 5	1 500	15 000	1 500
L7e-C	Cuatrimóvil pesado		Euro 5	1 500	15 000	1 500

(D) Límites del nivel de sonido: Euro 4 y Euro 5

Categoría de vehículo	Denominación de la categoría de vehículo	Nivel de sonido ⁽¹⁴⁾ para Euro 4 [dB(A)]	Procedimiento de ensayo para Euro 4 ⁽¹⁶⁾	Nivel de sonido ⁽¹⁵⁾ para Euro 5 [dB(A)]	Procedimiento de ensayo ⁽²³⁾ para Euro 5 ⁽⁶⁾
L1e-A	Ciclo de motor	63 ⁽¹⁴⁾	Acto delegado/Reglamento n° 63 de la CEPE		Reglamento n° 63 de la CEPE
L1e-B	Ciclomotor de dos ruedas $v_{\text{máx}} \leq 25$ km/h	66			
	Ciclomotor de dos ruedas $v_{\text{máx}} \leq 45$ km/h	71			
L2e	Ciclomotor de tres ruedas	76	Acto delegado/Reglamento n° 9 de la CEPE		Reglamento n° 9 de la CEPE
L3e	Motocicleta de dos ruedas Cilindrada ≤ 80 cm ³	75	Acto delegado/Reglamento n° 41 de la CEPE		Reglamento n° 41 de la CEPE
	Motocicleta de dos ruedas Cilindrada > 80 cm ³ y ≤ 175 cm ³	77			
	Motocicleta de dos ruedas Cilindrada > 175 cm ³	80			
L4e	Motocicleta de dos ruedas con sidecar	80			
L5e-A	Triciclo	80	Acto delegado/Reglamento n° 9 de la CEPE		Reglamento n° 9 de la CEPE
L5e-B	Triciclo comercial	80			
L6e-A	Quad ligero para carretera	80	Acto delegado/Reglamento n° 63 de la CEPE		Reglamento n° 63 de la CEPE
L6e-B	Cuatrimóvil ligero	80	Acto delegado/Reglamento n° 9 de la CEPE		Reglamento n° 9 de la CEPE
L7e-A	Quad pesado para carretera	80			
L7e-B	Quad pesado todo terreno	80			
L7e-C	Cuatrimóvil pesado	80			

Nota: Al final del anexo VIII se encuentra un resumen de las notas de los anexos.

Durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación

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

Categoría de vehículo	Denominación de la categoría de vehículo	Kilometraje correspondiente a la durabilidad para Euro 4 (km) y kilometraje correspondiente a la durabilidad para Euro 5 ⁽⁷⁾
L1e-A L3e-AxT (x = 1, 2 or 3)	— Ciclo de motor — Motocicleta trial de dos ruedas	5 500
L1e-B L2e L3e-AxE (x = 1, 2 or 3) L6e-A L7e-B	— Ciclomotor de dos ruedas — Ciclomotor de tres ruedas — Motocicleta enduro de dos ruedas — Quad ligero para carretera — Quad pesado todo terreno	11 000
L3e L4e ⁽⁷⁾ L5e L6e-B L7e-C	— Motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar ($v_{\text{máx}} < 130 \text{ km/h}$) — Triciclo — Cuatrimóvil ligero — Cuatrimóvil pesado	20 000
L3e L4e ⁽⁷⁾ L7e-A	Motocicleta de dos ruedas con o sin sidecar ($v_{\text{máx}} \geq 130 \text{ km/h}$) Quad pesado para carretera	35 000

(B) Factores de deterioro (FD):

Categoría de vehículo	Denominación de la categoría de vehículo	Euro 4 DF (-) DF (-)				Euro 5 DF ⁽⁴⁾ (-)							
		CO	HC	NO _x	PM	CO	THC		NMHC		NO _x		PM ⁽¹⁷⁾ ⁽⁴⁾
							PI	CI ⁽¹⁸⁾	PI	CI	PI	CI	CI
L1e-L7e	Todos	1,3	1,2	1,2	1,1	1,3	1,3	1,1	1,3	1,1	1,3	1,1	1,0

Nota: Al final del anexo VIII se encuentra un resumen de las notas de los anexos.

ANEXO VIII

Requisitos más exigentes en materia de seguridad funcional

Asunto	Requisitos
Instalación obligatoria de sistemas avanzados de frenado	<p>a) Las motocicletas⁽²²⁾ nuevas de la subcategoría L3e-A1 que sean comercializadas, matriculadas y puestas en servicio contarán con un sistema de frenado antibloqueo y/o un sistema de frenado combinado, a elección del fabricante de los vehículos.</p> <p>b) Las motocicletas nuevas de las subcategorías L3e-A2 y L3e-A3 que sean comercializadas, matriculadas y puestas en servicio contarán con un sistema de frenado antibloqueo.</p> <p>Exención:</p> <p>Las categorías L3e-AxE (x = 1, 2 o 3, motocicletas enduro de dos ruedas) y L3e-AxT (x = 1, 2 o 3, motocicletas trial de dos ruedas) están exentas de la instalación obligatoria de sistemas avanzados de frenado.</p>
Seguridad en el giro sobre vías de firme duro	<p>Los vehículos de categoría L se fabricarán de tal forma que cada una de las ruedas pueda girar a velocidades distintas en todo momento para permitir realizar giros seguros en vías de firme duro. Si un vehículo cuenta con un diferencial bloqueable, debe estar diseñado para estar normalmente desbloqueado.</p>
Mejora de la visibilidad del vehículo y del conductor mediante el encendido automático del alumbrado	<p>Para mejorar su visibilidad, los vehículos de categoría L estarán equipados con los elementos siguientes:</p> <p>a) En el caso de los vehículos L1e: dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa conformes con el Reglamento n° 74, revisión 2, de la CEPE, que exige el encendido automático del sistema de alumbrado.</p> <p>b) En el caso de los vehículos L3e: a elección del fabricante del vehículo, bien dispositivos de alumbrado y señalización luminosa conformes con el Reglamento n° 53, revisión 2, de la CEPE y sus enmiendas 1 y 2, o bien luces exclusivamente para circulación diurna que se ajusten a lo dispuesto en el Reglamento n° 87, revisión 2, de la CEPE, y sus enmiendas 1 y 2.</p> <p>c) En el caso de todos los demás vehículos de categoría L: un sistema de alumbrado de encendido automático o, a elección del fabricante, luces exclusivamente para circulación diurna de encendido automático⁽²³⁾.</p>

Asunto	Requisitos
[anexo II (B) 3] Seguridad eléctrica	Los vehículos de la categoría L, con respecto al grupo motopropulsor eléctrico, equipados con uno o más motores de tracción que funcionan mediante energía eléctrica y no están permanentemente conectados a la red, así como sus componentes y sistemas de alta tensión que están conectados galvánicamente al bus de alta tensión del grupo motopropulsor eléctrico, estarán diseñados de manera que se evite todo riesgo en materia de seguridad eléctrica, aplicando los requisitos pertinentes del Reglamento nº 100 de la CEPE y la norma ISO 13063.
[anexo II (B) 4] Requisitos aplicables a la declaración del fabricante sobre los ensayos de durabilidad de los sistemas, piezas y equipos esenciales para la seguridad funcional	<p>El fabricante del vehículo declarará que los vehículos producidos de conformidad con el artículo 22, apartado 2, podrá resistir el uso normal al menos durante la distancia recorrida especificada a continuación, en un plazo de cinco años a partir de la primera matriculación.</p> <p>La distancia será igual a 1,5 veces la distancia especificada en el anexo VII en relación directa con la categoría de vehículo de que se trate y la fase de emisión (es decir, la fase Euro) con arreglo a la cual será homologado el vehículo, si bien la distancia requerida no será superior a 60 000 km para ninguna categoría de vehículo.</p>
[anexo II (B) 5] Requisitos aplicables a las estructuras de protección delanteras y traseras	<p>Los vehículos de la categoría L, con respecto a sus estructuras delanteras y traseras, estarán diseñados de manera que se evite la presencia de partes puntiagudas o afiladas y salientes dirigidos hacia el exterior y que en caso de colisión puedan enganchar a usuarios vulnerables de la carretera o aumentar significativamente la gravedad de sus lesiones o las posibilidades de que sufran laceraciones.</p> <p>Esto es aplicable a las estructuras delanteras y traseras del vehículo.</p>
[anexo II (B) 10] Cinturones de seguridad y sus anclajes	Requisitos de obligado cumplimiento relativos a los anclajes de los cinturones de seguridad y la instalación de cinturones de seguridad en los vehículos de las categorías L2e, L5e, L6e y L7e equipados con carrocería.
[anexo II (B) 15] Requisitos aplicables a la protección de los ocupantes del vehículo, incluido el acondicionamiento interior y las puertas del vehículo	<p>Los vehículos de las categorías L2e, L5e, L6e y L7e equipados con carrocería estarán diseñados de manera que se evite la presencia de partes puntiagudas o afiladas o salientes que puedan aumentar significativamente la gravedad de las lesiones que puedan sufrir el conductor o los pasajeros.</p> <p>Los vehículos equipados con puertas estarán diseñados de manera que las puertas se construyan con las cerraduras y las bisagras adecuadas.</p>
[anexo II (B) 17] Requisitos aplicables a la integridad de la estructura del vehículo	El fabricante del vehículo declarará que, en caso de llamada a revisión o recuperación debida a un riesgo grave para la seguridad, se facilitarán inmediatamente a la autoridad de homologación y a la Comisión, previa petición, análisis específicos de estructuras del vehículo, componentes o piezas efectuados mediante cálculos de ingeniería, métodos de ensayo virtual y/o ensayos estructurales. La homologación de tipo del vehículo no se concederá si hay motivos para dudar de que el fabricante del vehículo pueda facilitar dichos análisis.

Nota: Al final del anexo VIII se encuentra un resumen de las notas de los anexos.

Notas explicativas de los anexos I a VIII

- (1) Los límites de potencia del anexo I se basan en la potencia nominal continua máxima para los vehículos de propulsión eléctrica y en la potencia neta máxima para los vehículos propulsados con un motor de combustión interna. El peso del vehículo se considerará igual a su masa en orden de marcha.
- (2) La subclasificación de un vehículo L3e en función de que su velocidad por construcción sea inferior o igual a 130 km/h o superior a 130 km/h depende de su subclasificación en las clases de funcionamiento de la propulsión L3e-A1 (aunque probablemente no alcanzará los 130 km/h), L3e-A2 o L3e-A3.
- (3) «X» significa que el presente Reglamento establece requisitos de obligado cumplimiento aplicables al asunto y a la categoría de que se trate; los requisitos detallados figuran en los artículos y referencias documentales relacionados en el presente cuadro.

La abreviatura «s.e.i.» significa «si está instalado/a». Si el sistema, componente o unidad técnica independiente mencionado en el cuadro está instalado en el vehículo por ser obligatorio solamente para algunos de los vehículos de la categoría, deberá cumplir los requisitos establecidos en los actos delegados y de ejecución. Asimismo, si el fabricante del vehículo decide equiparlo voluntariamente con el sistema, componente o unidad técnica independiente, deberá cumplir los requisitos establecidos en los actos delegados y de ejecución.

Si una casilla del cuadro está vacía, significa que el presente Reglamento no establece requisitos aplicables a la materia y a la categoría de que se trate.
- (4) Remítase al artículo 23, apartados 4 y 5.
- (5) Si los motores (híbridos) cuentan con una función de parada y arranque («start/stop»), el fabricante se asegurará de que el motor de combustión esté en funcionamiento al ralentí y al régimen de ralentí aumentado. El vehículo debe ser capaz de realizar el ensayo en aceleración libre para propulsiones que cuenten con un motor de encendido por compresión.
- (6) Directiva 2009/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, relativa a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques (DO L 141 de 6.6.2009, p. 12).
- (7) Solo la motocicleta básica de dos ruedas en la que va instalado el sidecar debe cumplir los límites de emisiones pertinentes.
- (8) Solo CI, también si, por ejemplo, un concepto híbrido incluye un motor CI.
- (9) Aplicable solo a motores de inyección directa de gasolina.
- (10) El estudio sobre los efectos medioambientales mencionado en el artículo 23, apartados 4 y 5, también informará de la viabilidad de someter a ensayo relativo a las emisiones a los vehículos de categoría L distintos de los vehículos L3e, L5e-A y L7e-A en un WMTC revisado.
- (11) Motores de encendido por chispa que funcionen con gasolina, mezclas de gasolina o etanol.
- (12) La eficacia en relación con los costes del control de emisiones de evaporación se evaluará en el estudio de efectos medioambientales que se realizará para la Comisión, con arreglo a lo previsto en el artículo 23, apartados 4 y 5. En dicho estudio, se evaluará un ensayo de emisiones de evaporación por permeabilidad del depósito y del sistema de alimentación de combustible, que constituye una posible opción eficaz con respecto a los costes, como alternativa al ensayo SHED para los vehículos de la subcategoría que no han sido sometidos aún al ensayo de emisiones de evaporación, mencionado en el artículo 23, apartados 4 y 5.
- (13) $v_{\text{máx}} \geq 130$ km/h.
- (14) Los vehículos de la categoría L cumplirán los límites enumerados en el anexo VI, parte D, hasta que la Unión se adhiera a los Reglamentos n^{os} 9, 41, 63 y 92 de la CEPE y adopte dichos reglamentos en el WP29 de la CEPE y en la Unión, incluidos los consiguientes límites de emisiones sonoras equivalentes correspondientes a la fase Euro 4 (por ejemplo, del modo establecido en el anexo 6 del Reglamento n^o 41 de la CEPE para las motocicletas L3e y L4e). Cuando la Unión adopte los Reglamentos n^{os} 9, 41, 63 y 92 de la CEPE, estos tendrán carácter obligatorio, incluidos los límites de emisiones sonoras equivalentes recogidos en el anexo VI, parte D, y sustituirán a los procedimientos de ensayo del acto delegado relativo a los requisitos de eficacia medioambiental y funcionamiento de la propulsión.
- (15) Los límites de emisiones sonoras, por determinar, correspondientes a Euro 5 se modificarán en un acto de aparte, adoptado de conformidad con el procedimiento legislativo ordinario establecido en el artículo 294 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.
- (16) Los procedimientos de ensayo de las emisiones de sonido estarán recogidos en un acto delegado adoptado en virtud del presente Reglamento y serán sustituidos por los Reglamentos n^{os} 9, 41, 63 y 92 de la CEPE.
- (17) Solo en el caso de los motores CI y PI de inyección directa.
- (18) También aplicable a los vehículos híbridos.
- (19) Consúltese el anexo V para la descripción de los tipos de ensayo, las referencias a los valores límite y los procedimientos de ensayo para los tipos de ensayo I a IX.

- (20) En el caso de los vehículos eléctricos/eléctricos híbridos, solamente los requisitos relativos a las emisiones sonoras para vehículos silenciosos.
 - (21) Consúltese el anexo V para las fechas de aplicación de los requisitos más exigentes en materia de seguridad.
 - (22) Los vehículos de categoría L4e (motocicletas con sidecar) quedan excluidos de los requisitos a) y b) relativos a la instalación obligatoria de sistemas avanzados de frenado.
 - (23) Para permitir que el motor de combustión empiece a funcionar, el sistema de alumbrado podrá ser apagado durante el período de arranque del motor por un período consecutivo máximo de 10 s.
-

ANEXO IX

Tabla de correspondencias
(a que se refiere el artículo 81)

Directiva 2002/24/CE	Presente Reglamento
Artículo 1, apartado 1, párrafo primero	Artículo 2, apartado 1
Artículo 1, apartado 1, párrafo segundo	Artículo 2, apartado 2
Artículo 1, apartado 1, párrafo tercero	Artículo 1, apartado 1, párrafo segundo
Artículo 1, apartados 2 y 3	Artículo 2, apartado 1, artículo 4, Anexo I
Artículo 2	Artículo 3
Artículo 3	Artículos 26 y 27
Artículo 4, apartado 1	Artículo 29, apartados 1 y 2, artículo 18
Artículo 4, apartado 2	Artículo 29, apartado 1, artículo 33
Artículo 4, apartado 3	Artículo 33, apartado 3
Artículo 4, apartado 4	—
Artículo 4, apartado 5	Artículo 33, apartados 1 y 3
Artículo 4, apartado 6	Artículo 29, apartado 3
Artículo 5, apartado 1	Artículo 29, apartado 10, y artículo 30, apartado 3
Artículo 5, apartado 2	Artículo 29, apartado 10
Artículo 5, apartado 3	Artículo 29, apartado 4
Artículo 6, apartado 1	Artículo 29, apartado 5
Artículo 6, apartado 2, párrafo primero	Artículo 29, apartado 7
Artículo 6, apartado 2, párrafo segundo	Artículo 29, apartado 8
Artículo 7, apartado 1, párrafo primero	Artículo 38, apartado 1
Artículo 7, apartado 1, párrafo segundo	Artículo 38, apartado 2
Artículo 7, apartado 2	—
Artículo 7, apartado 3	Artículo 56, apartado 2
Artículo 7, apartado 4	Artículo 39, apartado 2
Artículo 7, apartado 5	Artículo 56, apartado 2, párrafo primero
Artículo 7, apartado 6	Artículo 56, apartado 2, párrafo segundo
Artículo 8, apartado 1	Artículo 39, apartado 1
Artículo 8, apartado 2	Artículo 39, apartado 2
Artículo 9, apartado 1	Artículo 9 y artículo 37, apartado 4
Artículo 9, apartado 2	Artículo 34, apartado 1
Artículo 9, apartado 3	Artículo 34, apartados 1 y 3
Artículo 9, apartado 4	Artículos 35 y 36

Directiva 2002/24/CE	Presente Reglamento
Artículo 9, apartado 5	Artículo 37, apartado 4
Artículo 10, apartado 1	Artículo 49, apartado 1
Artículo 10, apartado 2	Artículo 49, apartado 3
Artículo 10, apartado 3	Artículo 49, apartado 6
Artículo 10, apartado 4	Artículo 49, apartado 7
Artículo 11	—
Artículo 12	Artículo 48
Artículo 13	—
Artículo 14, apartado 1, letra a)	Artículo 6, apartado 1
Artículo 14, apartado 1, letra b), inciso i)	Artículo 67, apartado 1, Artículo 64
Artículo 14, apartado 1, letra b), inciso ii)	—
Artículo 14, apartado 2, párrafo primero	—
Artículo 14, apartado 2, párrafo segundo	Artículo 63, apartado 3
Artículo 15, apartados 1 y 2	Artículo 6, apartados 2 y 3
Artículo 15, apartado 3, párrafo primero, letra a), inciso i)	Artículo 42
Artículo 15, apartado 3, párrafo primero, letra a), inciso ii)	Artículo 2, apartado 2, letra e)
Artículo 15, apartado 3, párrafo segundo	—
Artículo 15, apartado 3, letra b)	—
Artículo 15, apartado 4	—
Artículo 16, apartados 1 y 2	Artículo 44
Artículo 16, apartado 3	Artículo 40
Artículo 17	Artículos 72, 74 y 75
Artículo 18, apartado 1	Artículo 73, apartado 1
Artículo 18, apartado 2	Artículo 73, apartado 2
Artículo 19	—
Artículo 20	—
Artículo 21	Artículo 77, apartado 1
Artículo 22	—
Artículo 23	—
Artículo 24	—