

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2018/829 DE LA COMISIÓN**de 15 de febrero de 2018****por el que se modifica y corrige el Reglamento Delegado (UE) 2015/208, que complementa el Reglamento (UE) n.º 167/2013 por lo que respecta a los requisitos de seguridad funcional de los vehículos para la homologación de vehículos agrícolas y forestales****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto 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 o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos ⁽¹⁾, y en particular su artículo 17, apartado 5 y su artículo 49, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) Los reglamentos de la CEPE que son aplicables con carácter obligatorio enumerados en el anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2015/208 de la Comisión ⁽²⁾ se actualizan con frecuencia. A este respecto, la lista debe complementarse con una nota explicativa que aclare que los fabricantes están autorizados a utilizar suplementos posteriores de las series de modificaciones aplicables de esos Reglamentos CEPE, incluso aunque estos no hayan sido publicados en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
- (2) Deben corregirse determinados errores de redacción de la lista de reglamentos CEPE del anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2015/208.
- (3) Es necesario introducir mejoras en la redacción del anexo IV del Reglamento Delegado (UE) 2015/208, así como referencias exactas a las categorías de vehículos a las que se aplica dicho anexo con vistas a una correcta aplicación por parte de las autoridades nacionales.
- (4) Los requisitos relativos a la dirección establecidos en el anexo V del Reglamento Delegado (UE) 2015/208 deben adaptarse al progreso técnico de conformidad con la norma ISO 10998:2008 y con los requisitos establecidos en el Reglamento n.º 79 de la CEPE, que está incluido en la lista que figura en el anexo I del Reglamento Delegado (UE) 2015/208.
- (5) Los vehículos agrícolas y forestales modernos están expuestos a señales electromagnéticas de una frecuencia de hasta 2 000 MHz. Por tanto, debe modificarse el anexo XV del Reglamento Delegado (UE) 2015/208 a fin de incluir las gamas de frecuencia adecuadas para los ensayos y adaptarlo al Reglamento n.º 10 de la CEPE, que incluye dichos requisitos de ensayo y se aplica como alternativa a los requisitos establecidos en el anexo XV.
- (6) Las técnicas agrícolas modernas requieren el uso de neumáticos más anchos para evitar el apisonado del suelo, así como el de herramientas más grandes. Por tanto, los requisitos relativos a dimensiones y las masas remolcables establecidos en el anexo XXI del Reglamento Delegado (UE) 2015/208 deben adaptarse por lo que respecta a la anchura del vehículo de conformidad con lo que ya se ha autorizado en varios Estados miembros.
- (7) La adaptación de los requisitos relativos a las dimensiones conlleva la necesidad de adaptar determinados requisitos establecidos en los anexos del Reglamento Delegado (UE) 2015/208, a saber, el anexo VII relativo al campo de visión y los limpiaparabrisas, el anexo XII relativo a las instalaciones de alumbrado, el anexo XIV relativo al exterior del vehículo y sus accesorios, el anexo XXVI relativo a las estructuras de protección trasera, el anexo XXVII relativo a la protección lateral y el anexo XXVIII relativo a las plataformas de carga, puesto que sus disposiciones dependen directamente de la anchura admisible del vehículo.
- (8) Se estima que el número de accidentes mortales se puede reducir considerablemente si se incrementa la visibilidad de los vehículos agrícolas y forestales, adaptando los requisitos relativos a las instalaciones de alumbrado adecuadas reforzadas del anexo XII del Reglamento Delegado (UE) 2015/208.
- (9) A fin de permitir la correcta aplicación de los requisitos de ensayo establecidos en el anexo XXXIV del Reglamento Delegado (UE) 2015/208, es necesario actualizar una determinada fórmula matemática relacionada con estos ensayos.

⁽¹⁾ DO L 60 de 2.3.2013, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento Delegado (UE) 2015/208 de la Comisión, de 8 de diciembre de 2014, que complementa el Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que respecta a los requisitos de seguridad funcional de los vehículos para la homologación de vehículos agrícolas y forestales (DO L 42 de 17.2.2015, p. 1).

- (10) Con objeto de garantizar la seguridad vial por lo que se refiere a los remolques agrícolas y los equipos intercambiables remolcados a los que se aplica el Reglamento (UE) n.º 167/2013, deben adaptarse los requisitos relativos a los acoplamientos mecánicos del anexo XXXIV del Reglamento Delegado (UE) 2015/208 a fin de permitir el uso de acoplamientos mecánicos de tres puntos y deben introducirse especificaciones mejoradas para los acoplamientos mecánicos de los vehículos remolcados que remolcan otros vehículos.
- (11) Procede, por tanto, modificar y corregir el Reglamento Delegado (UE) 2015/208 en consecuencia.
- (12) Habida cuenta de que el presente Reglamento contiene una serie de correcciones del Reglamento Delegado (UE) 2015/208, debe entrar en vigor con carácter de urgencia.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones del Reglamento Delegado (UE) 2015/208

El Reglamento Delegado (UE) 2015/208 se modifica como sigue:

- 1) En el capítulo IV, se inserta el artículo 40 *bis* siguiente:

«Artículo 40 *bis*

Disposiciones transitorias

1. Sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones del presente Reglamento, en su versión modificada por el Reglamento Delegado (UE) 2018/829 de la Comisión (*), las autoridades nacionales deberán, hasta el 31 de diciembre de 2018, seguir concediendo homologaciones de tipo a los tipos de vehículos agrícolas y forestales, o tipos de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, de conformidad con el presente Reglamento, en su versión aplicable el 8 de junio de 2018.

2. Sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones del presente Reglamento, en su versión modificada por el Reglamento Delegado (UE) 2018/829, los Estados miembros deberán, hasta el 30 de junio de 2019, permitir también la comercialización, matriculación o puesta en servicio de vehículos agrícolas y forestales, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes basados en un tipo homologado de conformidad con el presente Reglamento, en su versión aplicable el 8 de junio de 2018.

(*) Reglamento Delegado (UE) 2018/829 de la Comisión, de 15 de febrero de 2018, por el que se modifica y corrige el Reglamento Delegado (UE) 2015/208 que complementa el Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que respecta a los requisitos de seguridad funcional de los vehículos para la homologación de vehículos agrícolas y forestales (DO L 140 de 6.6.2018, p. 8).».

- 2) Los anexos I, V, VII, XII, XIV, XV, XXI, XXVI, XXVII, XXVIII y XXXIV se modifican de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.

Artículo 2

Correcciones del Reglamento Delegado (UE) 2015/208

Los anexos I, IV y XXXIV del Reglamento Delegado (UE) 2015/208 quedan corregidos con arreglo al anexo II del presente Reglamento.

Artículo 3

Entrada en vigor

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

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

Hecho en Bruselas, el 15 de febrero de 2018.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

Modificaciones del Reglamento Delegado (UE) 2015/208

Los anexos I, V, VII, XII, XIV, XV, XXI, XXVI, XXVII, XXVIII y XXXIV del Reglamento Delegado (UE) 2015/208 quedan modificados como sigue:

1) En el anexo I, después del cuadro, se añade la nota siguiente:

«Son de aplicación las disposiciones transitorias de los reglamentos de la CEPE que figuran en este cuadro, salvo en los casos en que en el presente Reglamento estén previstas fechas alternativas específicas. También deberá aceptarse la conformidad con las prescripciones con arreglo a las modificaciones posteriores a las enumeradas en este cuadro.».

2) En el anexo V, la primera frase del punto 3.1.2 se sustituye por el texto siguiente:

«El esfuerzo de dirección necesario para describir un círculo de giro de 12 m de radio, comenzando desde la posición recta hacia delante, no deberá exceder de 25 daN en caso de que el mecanismo de dirección esté intacto.».

3) En el anexo VII, se añade la siguiente frase al punto 2:

«Los ensayos y criterios de aceptación establecidos en la norma ISO 5721-2:2014 se aplicarán también a los tractores cuya anchura sea superior a 2,55 m.».

4) El anexo XII queda modificado como sigue:

a) el punto 6.15.1 se sustituye por el texto siguiente:

«6.15.1. Presencia: obligatoria en todos los vehículos de longitud superior a 4,6 m. Opcional en todos los demás vehículos.»;

b) el punto 6.15.6 se sustituye por el texto siguiente:

«6.15.6. Orientación: hacia un lado; Si la orientación no cambia, el reflector podrá rotar.»;

c) el punto 6.18.1 se sustituye por el texto siguiente:

«6.18.1. Presencia: obligatoria en los tractores cuya longitud supere los 4,6 m; obligatoria en los remolques de las categorías R3 y R4 cuya longitud supere los 4,6 m; opcional en todos los demás vehículos.»;

d) en el punto 6.18.4.3, el último párrafo se sustituye por el texto siguiente:

«No obstante, en los vehículos cuya longitud no supere los 6 m y en las cabinas con bastidor, será suficiente una luz de posición lateral instalada en el primer tercio o en el último tercio de la longitud del vehículo. Por lo que se refiere a los tractores, una luz de posición lateral instalada en el tercio medio del vehículo también será suficiente.»;

e) en el punto 6.18.4.3, se añade el apartado siguiente:

«La luz de posición lateral puede formar parte de la superficie emisora de luz junto con el catadióptrico lateral.»;

f) el punto 6.26.1 se sustituye por el texto siguiente:

«6.26.1. Presencia:

Obligatoria en vehículos de una anchura total superior a 2,55 m.

Opcional en vehículos de una anchura total que no exceda de 2,55 m.».

5) En el anexo XIV, el punto 2.1 se sustituye por el texto siguiente:

«2.1. El presente anexo se aplicará a las partes de la superficie exterior que, con el vehículo cargado y equipado con unos neumáticos del mayor diámetro o con el conjunto de orugas de la mayor dimensión vertical, con una finalidad distinta de la protección del suelo, para los que haya sido homologado, con todas las puertas, ventanillas, tapas de acceso, etc. cerradas, sean:».

6) El anexo XV queda modificado como sigue:

a) en la parte 2, en el punto 3.4.2.1, se sustituye «1 000» por la cifra «2 000» en los dos casos en que aparece;

b) la parte 5 queda modificada como sigue:

- i) en el punto 1.2, se suprimen las últimas tres frases,
- ii) en el punto 5.1.3, se sustituye «1 000» por la cifra «2 000»,
- iii) en el punto 6.1, se sustituye «1 000» por la cifra «2 000»,
- iv) el punto 6.1.1 se sustituye por el texto siguiente:

«6.1.1. A fin de confirmar que cumple los requisitos de la presente parte, el vehículo se ensayará en hasta 14 frecuencias concretas del intervalo, por ejemplo: 27, 45, 65, 90, 120, 150, 190, 230, 280, 380, 450, 600, 750, 900 y de 1 000 a 2 000 MHz, conforme al incremento especificado en la norma ISO 11451-1, tercera edición, 2005 y Amd 1:2008.»

v) en el punto 7.1.2, se sustituye «1 000» por la cifra «2 000»,

vi) en el punto 7.4, se añade la frase siguiente:

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

vii) el punto 7.4.2 se sustituye por el texto siguiente:

«7.4.2. Forma de onda de la señal de ensayo

La modulación de la señal de ensayo será:

a) Modulación de la amplitud (AM), con una modulación de 1 kHz y una profundidad de modulación del 80 % ($m = 0,8 \pm 0,04$) en la gama de frecuencias de 20 a 1 000 MHz (como se define en la figura 3 de la presente parte), y

b) Modulación por impulsos (PM), con tono = 577 μ s y período = 4 600 μ s, en gama de frecuencias de 1 000 a 2 000 MHz, como se especifica en la norma ISO 11451-1, tercera edición, 2005 y Amd 1:2008.»

viii) se añade el punto 7.4.4 siguiente:

«7.4.4. Tiempo de exposición

El tiempo de exposición para cada frecuencia de ensayo deberá ser suficiente para permitir una respuesta en condiciones normales del vehículo sometido a ensayo. En cualquier caso, no será inferior a 2 segundos.»

7) El anexo XXI queda modificado como sigue:

a) el punto 2.1 se sustituye por el texto siguiente:

«2.1. Las dimensiones máximas de todos los vehículos de las categorías T o C serán las siguientes:

2.1.1. longitud: 12 m;

2.1.2. anchura: 2,55 m (sin tener en cuenta la parte deformada de los flancos de los neumáticos en el punto de contacto con el suelo).

La anchura podrá ser de hasta 3,00 m si esta se debe únicamente a la instalación de orugas de caucho o configuraciones simples o dobles de neumáticos, necesarias para la protección del suelo, incluidos los sistemas antiproyección, siempre que la anchura de la estructura permanente esté limitada a 2,55 m y el vehículo que ha recibido la homologación de tipo esté dotado asimismo de al menos un juego de neumáticos u orugas de caucho con el que su anchura no exceda de 2,55 m.

2.1.3. altura: 4 m.»

b) Se insertan los puntos 2.3, 2.3.1, 2.3.2 y 2.3.3 siguientes:

«2.3. Las dimensiones máximas de todos los vehículos de la categoría R serán las siguientes:

2.3.1. longitud: 12 m;

2.3.2. anchura: 2,55 m (sin tener en cuenta la parte deformada de los flancos de los neumáticos en el punto de contacto con el suelo).

La anchura podrá ser de hasta 3,00 m si esta se debe únicamente a una de las circunstancias siguientes:

- a) el uso de configuraciones de neumáticos para la protección del suelo, siempre que el vehículo pueda estar dotado asimismo de al menos un juego de neumáticos con el que su anchura no exceda de 2,55 m. La estructura del vehículo necesaria a efectos de transporte no podrá exceder de 2,55 m. En caso de que el vehículo también esté dotado de al menos un juego de neumáticos con el que su anchura no exceda de 2,55 m, los sistemas antiproyección, si los hubiere, serán de naturaleza tal que la anchura del vehículo quede limitada a 2,55 m;
- b) la presencia de herramientas, necesaria para el funcionamiento del vehículo y conforme con las disposiciones de aplicación de la Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*). La estructura del vehículo necesaria a efectos de transporte no podrá exceder de 2,55 m;

2.3.3. altura: 4 m.

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

8) En el anexo XXVI, el punto 2.4.2 se sustituye por el texto siguiente:

«2.4.2. Su anchura no deberá ser superior en ningún punto a la del eje trasero medida en los puntos extremos de las ruedas, exceptuando la dilatación de los neumáticos cerca del suelo, ni ser inferior a ella en más de 10 cm a cada lado. Cuando existan varios ejes traseros, la anchura que debe tenerse en cuenta será la del más ancho. La anchura del dispositivo no excederá en ningún caso de 2,55 m;».

9) En el anexo XXVII, la primera frase del punto 2.1 se sustituye por el siguiente texto:

«La anchura del vehículo con el dispositivo no excederá de la anchura total máxima del vehículo o de 2,55 m, la más estrecha de ambas, y la parte principal de su superficie externa no se adentrará más de 120 mm con respecto al plano más externo (anchura máxima) del vehículo.».

10) En el anexo XXVIII, el segundo guion del punto 2 se sustituye por el siguiente texto:

«— la anchura no sobrepase la anchura total máxima del tractor sin equipamiento o 2,55 m, la más estrecha de ambas.».

11) En el anexo XXXIV se añade el siguiente punto:

«2.9. En caso de que un vehículo remolcado remolque otro vehículo remolcado, el acoplamiento mecánico del primero cumplirá los requisitos relativos a los acoplamientos mecánicos para tractores.».

—

ANEXO II

Correcciones del Reglamento Delegado (UE) 2015/208

Los anexos I, IV, XII y XXXIV del Reglamento Delegado (UE) 2015/208 se modifican como sigue:

1) El anexo I queda corregido como sigue:

- a) se suprime la fila debajo de la fila correspondiente al Reglamento n.º 5;
- b) se suprime la fila debajo de la fila correspondiente al Reglamento n.º 21;
- c) se suprime la fila debajo de la fila correspondiente al Reglamento n.º 75.

2) El anexo IV queda corregido como sigue:

- a) se suprimen los puntos 1.1, 1.2 y 2;
- b) se añaden los puntos 2, 3 y 4 siguientes:
 - «2. Los requisitos de la norma ISO 10998:2008, Amd 1 2014 se aplicarán a la dirección de los vehículos de las categorías Tb y Cb con una velocidad máxima por construcción superior a 40 km/h, pero inferior o igual a 60 km/h.
 3. La acción de dirección de tractores de la categoría Cb debe ajustarse a los requisitos establecidos en el punto 3.9 del anexo XXXIII.
 4. Los requisitos sobre el esfuerzo de dirección de los vehículos contemplados en el punto 1 deberán ser los mismos que los aplicables a los vehículos de la categoría N2 contemplados en la sección 6 del Reglamento n.º 79 de la CEPE según se cita en el anexo I.

En el caso de un vehículo equipado con sillín y manillar, los mismos requisitos sobre el esfuerzo de dirección se aplicarán en el centro del agarre.».

3) El anexo XII queda corregido como sigue:

- a) la última frase del punto 6.15.5 se sustituye por el texto siguiente:

«El ángulo vertical por debajo de la horizontal podrá reducirse a 5° si la altura del reflector es inferior a 750 mm.»;
- b) en el apéndice 3, el título se sustituye por el texto siguiente:

«Dimensiones, tamaño mínimo de la superficie reflectante, color y requisitos fotométricos mínimos e identificación y marcado de los paneles y las láminas de señalización de vehículos de anchura superior a 2,55 m.».

4) El anexo XXXIV queda corregido como sigue:

a) en el punto 3.4.1, la fórmula para h_2 se sustituye por la siguiente:

$$h_2 \leq (((m_{ia} - 0,2 \times m_t) \times 1 - (S \times c)) / (0,6 \times (m_{it} - 0,2 \times m_t + S)))$$

b) en el punto 8, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

- «b) equipos intercambiables remolcados de la categoría R1a o R2a diseñados principalmente para el tratamiento de materias a tenor del artículo 3, apartado 9, del Reglamento (UE) n.º 167/2013;».