COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 23.7.2010
COM(2010) 395 final

2010/0212 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO (UE) Nº …/… DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales

(Texto pertinente a efectos del EEE)
SEC(2010) 934
SEC(2010) 933

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- **Motivación y objetivos de la propuesta**

El objetivo de la propuesta es establecer normas armonizadas sobre la fabricación de vehículos agrícolas y forestales (tractores, remolques y equipos remolcados) con el fin de garantizar el funcionamiento del mercado interior a la vez que se proporciona un elevado nivel de seguridad vial y laboral y de protección del medio ambiente. La legislación vigente será sustituida con el fin de ajustarla a los principios de mejora de la legislación y de simplificación.

La propuesta tiene como objetivo mejorar la seguridad de los vehículos introduciendo requisitos para todas las categorías de vehículos agrícolas y forestales.

Finalmente, la propuesta contribuye a la competitividad de la industria simplificando la legislación actual sobre homologación de tipo en el ámbito de los vehículos, mejorando la transparencia y aligerando la carga administrativa.

- **Contexto general**

Se han armonizado a escala de la Unión los requisitos técnicos para la homologación de tipo de tractores en relación con numerosos elementos de seguridad y medioambientales para evitar que difieran de un Estado miembro a otro y asegurar un elevado nivel de seguridad vial y laboral así como de protección del medio ambiente en toda la Comunidad y permitir que exista un sistema armonizado de homologación de tipo UE.

En la actualidad se dispone de nuevas tecnologías como el ABS (sistemas de frenado antibloqueo) que pueden implementarse en un futuro próximo, lo cual mejorará drásticamente la seguridad de los vehículos. Según las investigaciones realizadas, la introducción de dichas tecnologías como equipamiento de serie en los vehículos nuevos aportaría beneficios significativos. Asimismo, al establecer requisitos comunes obligatorios se impediría una fragmentación del mercado interior como consecuencia de la aparición de normas sobre productos que difieran de unos Estados miembros a otros.

La Comisión, en su Comunicación «Marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI»[1] acogió con satisfacción la recomendación del Informe del Grupo CARS 21[2] de simplificar la totalidad del marco reglamentario actual de homologación de tipo de vehículos. En consonancia con esta recomendación, la propuesta simplifica significativamente la legislación en materia de homologación de tipo sustituyendo por un reglamento del Consejo y del Parlamento veinticuatro directivas básicas (y aproximadamente treinta y cinco directivas modificadoras) en el ámbito de los requisitos técnicos de los vehículos

[1] COM(2007) 22.

[2] CARS 21, *Marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI*, ISBN 92-79-00762-9.

agrícolas y forestales.

- **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

- La legislación vigente en materia de autorización de tipo de tractores está regulada en los siguientes actos legislativos de la UE: Directivas 74/347/CEE, 76/432/CEE, 76/763/CEE, 77/537/CEE, 78/764/CEE, 80/720/CEE, 86/297/CEE, 86/298/CEE, 86/415/CEE y 87/402/CEE del Consejo; y las Directivas 2000/25/CE, 2003/37/CE, 2009/57/CE, 2009/58/CE, 2009/59/CE, 2009/60/CE, 2009/61/CE, 2009/63/CE, 2009/64/CE, 2009/66/CE, 2009/68/CE, 2009/75/CE, 2009/76/CE y 2009/144/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

El proyecto de propuesta y sus actos de ejecución y delegados recogerán los requisitos existentes establecidos en los actos anteriormente citados. En comparación con los actos existentes, el reglamento establecerá nuevos requisitos sobre una medida de seguridad avanzada, en concreto, los sistemas de frenado antibloqueo, junto con algunas nuevas actualizaciones de los requisitos de frenado tales como unas menores distancias de frenado y la introducción de sistemas hidrostáticos. Además, la propuesta introducirá requisitos sobre una serie de aspectos técnicos para las categorías de vehículos para los que todavía no se han definido en el marco de la Directiva 2003/37/CE, a un nivel similar a los que existen en la actualidad en las directivas mencionadas más arriba.

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

La propuesta es coherente con el objetivo de la UE de incrementar la seguridad vial tal como se subraya, en particular, en el Libro Blanco sobre la política europea de transportes[3]. Este libro blanco fue adoptado por la Comisión en 2001 y proporciona un marco para el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial.

Además, en lo que respecta a los aspectos medioambientales de la propuesta, no se propone ningún cambio de los niveles de protección existentes. El único cambio consiste en que el Reglamento debería hacer referencia a la Directiva 97/68/CE relativa a la emisión de gases procedentes de máquinas móviles no de carretera en lugar de que exista una específica para tractores, con lo que se simplifica el actual proceso de implementación mientras se mantienen las características clave para futuros cambios.

Finalmente, la propuesta concuerda con la estrategia de la UE de simplificación del marco regulador anunciado en la Comunicación de la Comisión «Actualizar y simplificar el acervo comunitario»[4], que designa el sistema de homologación de tipo de vehículos de motor como ámbito prioritario de simplificación de la legislación comunitaria.

---

3 COM(2001) 370.
4 COM(2003) 71.

2. CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

- **Consulta de las partes interesadas**

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados:

Al elaborar la propuesta, la Comisión ha consultado a las partes interesadas de diversas formas:

- Se realizó una consulta general en internet que incluyó todos los aspectos de la propuesta. Se recibieron respuestas de los Estados miembros (ministerios), fabricantes de tractores (representantes europeos y nacionales así como empresas concretas) y fabricantes de componentes, organizaciones de transporte y representantes de los usuarios.

- En el contexto del estudio de la evaluación de impacto, un consultor externo pidió a unos doscientos interesados que aportaran su contribución y enviaran comentarios. Además, se celebró una reunión con las partes interesadas.

- La propuesta ha sido debatida en varias reuniones del Grupo de Trabajo sobre Tractores Agrícolas de la Comisión.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta:

En la consulta a través de internet, las partes interesadas plantearon varias cuestiones. La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta informa en detalle de las principales cuestiones planteadas y expone cómo se han tenido en cuenta.

Entre el 3.7.2008 y el 12.9.2008 se llevó a cabo una consulta pública en internet. La Comisión recibió diecinueve respuestas. Los resultados pueden consultarse en http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/consultation/agricultural_vehicles/call.htm.

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

Ámbitos científicos y técnicos pertinentes:

La propuesta requirió la evaluación de distintas opciones de reglamentación y sus correspondientes impactos económico, social y medioambiental.

Metodología utilizada:

El consultor, TRL ltd., distribuyó una encuesta entre todos los interesados pertinentes (autoridades públicas, industria manufacturera y organizaciones de usuarios); se debatió un proyecto de informe en una reunión celebrada con estos interesados, con lo cual se consiguieron nuevas contribuciones.

Medios utilizados para divulgar los dictámenes técnicos:

El informe de TRL está disponible en el sitio web de la DG Empresa e Industria.

- ***Evaluación de impacto***

Para cada uno de los principales aspectos de la propuesta se examinaron distintas opciones:

1. Aspectos relativos a la simplificación – I: Directivas o Reglamentos

a) No introducir ningún cambio en las políticas. Ello implicaría el mantenimiento de las veinticuatro directivas existentes, con más modificaciones en caso necesario.

b) Sustituir las diferentes directivas existentes por un reglamento.

c) Sustituir las directivas existentes por un reglamento de codecisión y un número limitado de actos de ejecución y delegados temáticos. Esta es la opción elegida.

2. Aspectos relativos a la simplificación – II: todo en legislación detallada de la UE o referencia a normas internacionales

a) No introducir ningún cambio en las políticas. Ello implicaría el mantenimiento de las veinticuatro directivas existentes, con más modificaciones en caso necesario. Las directivas seguirían vigentes al mismo tiempo que los reglamentos de la CEPE y los códigos de la OCDE existentes, con unos requisitos técnicos que serían normalmente los mismos (pero no siempre). Este planteamiento actualmente causa mucha confusión en las partes interesadas que no participan directamente en el sistema de homologación de tipo y conduce a una situación de falta de transparencia del sistema reglamentario.

b) Sustituir las diferentes directivas existentes, cuando sea posible, por reglamentos de la CEPE equivalentes.

c) Sustituir las diferentes directivas existentes, cuando sea posible, por reglamentos de la CEPE equivalentes, códigos de la OCDE (sistemas de protección en caso de vuelco) o posiblemente normas CEN/CENELEC o ISO. Esta es la opción elegida, ya que maximizaría las ventajas de la simplificación en beneficio, en particular, de las autoridades nacionales y de la industria.

3. Realización del mercado interior

a) No introducir ningún cambio en las políticas. Esto significaría que el paquete, tal como se prevé en la Directiva 2003/37/CE, se completaría progresivamente.

b) Completar los requisitos de homologación de tipo UE y hacer obligatorio el sistema de homologación de vehículos completos de la UE para todas las categorías.

c) Completar los requisitos de homologación de tipo UE pero dejar con carácter opcional el sistema de homologación de vehículos completos de la UE para determinadas categorías (T4, T5, C, R y S).

La Comisión ha realizado una evaluación de impacto, de acuerdo con lo señalado en el programa de trabajo, y su informe puede consultarse en la [PAGINA WEB CIRCA]

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

- **Resumen de la acción propuesta**

La propuesta simplifica significativamente el sistema de homologación de tipo de los vehículos agrícolas con respecto a los requisitos técnicos en materia de seguridad y de emisiones mediante la derogación de veinticuatro directivas.

La propuesta, mediante los actos delegados que se prevén en ella, establecerá en detalle los nuevos requisitos obligatorios sobre el frenado. En particular, los actos delegados adoptados en el marco de la presente propuesta exigirán, entre otras cosas,:

– la instalación obligatoria de sistemas de frenado antibloqueo en algunas categorías (tractores rápidos T5 y sus remolques adecuados para velocidades superiores a 40 km/h);

– una mayor eficacia de deceleración;

– la compatibilidad entre los tractores y los remolques/equipos remolcados.

- **Base jurídica**

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

- **Principio de subsidiariedad**

Se aplica el principio de subsidiariedad puesto que la propuesta no es competencia exclusiva de la Unión.

Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por los motivos que se exponen a continuación.

A fin de poder disponer de un sistema de homologación de tipo UE, deben armonizarse a nivel de la UE los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor en relación con las consideraciones de seguridad y medioambientales. Una actuación de los Estados miembros por sí solos no permitiría la creación de un sistema de homologación de vehículos completos de la UE. Se requiere una actuación de la Unión Europea para evitar que surjan barreras al mercado único.

Con la acción a nivel de la Unión se alcanzarán mejor los objetivos de la propuesta, ya que se evitará la fragmentación del mercado interior que, de otro modo, se produciría, y se aumentará la seguridad y la eficacia medioambiental de los vehículos.

Por lo tanto, la propuesta se ajusta al principio de subsidiariedad.

- **Principio de proporcionalidad**

La propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad por los motivos que a continuación se exponen.

Como se muestra en la evaluación de impacto, la propuesta cumple el principio de proporcionalidad, pues no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de asegurar el correcto funcionamiento del mercado interior y ofrecer, al mismo tiempo, un nivel elevado de seguridad pública y de protección medioambiental.

La simplificación del marco regulador contribuirá significativamente a la reducción de los costes administrativos para las autoridades nacionales y la industria.

- **Instrumentos elegidos**

Instrumentos propuestos: reglamento.

No serían adecuados otros instrumentos por los motivos que se exponen a continuación:

Un reglamento resulta adecuado para garantizar el cumplimiento sin necesidad de transposición a la legislación de los Estados miembros.

La propuesta utiliza el planteamiento por niveles introducido originariamente a petición del Parlamento Europeo y utilizado en otros actos legislativos en el ámbito de la homologación de tipo UE de los vehículos de motor. Según este planteamiento, se prevé legislación en dos fases:

- en primer lugar, las disposiciones fundamentales serán establecidas por el Parlamento Europeo y el Consejo en un reglamento basado en el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea siguiendo el procedimiento legislativo ordinario;

- en segundo lugar, las especificaciones técnicas por las que se aplican las disposiciones fundamentales se establecerán en actos delegados adoptados por la Comisión de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto comunitario.

5. INFORMACIÓN ADICIONAL

- **Simulación, fase piloto y periodo transitorio**

La propuesta contempla un período transitorio general para que los fabricantes de vehículos y componentes y las administraciones cuenten con un plazo de ejecución suficiente.

- **Simplificación**

La propuesta representa una simplificación de la legislación.

Se derogarán veinticuatro directivas sobre homologación de tipo de vehículos.

La propuesta prevé la simplificación de los procedimientos administrativos para las autoridades públicas. La propuesta se inscribe en el programa permanente de la Comisión para la actualización y la simplificación del acervo comunitario, así como en su programa de trabajo legislativo, con la referencia 2009/ENTR/001.

- **Derogación de disposiciones legales vigentes**

La adopción de la propuesta supondrá la derogación de la legislación vigente.

- **Espacio Económico Europeo**

El acto propuesto se refiere a un asunto pertinente para el EEE y, por tanto, debe hacerse extensivo al Espacio Económico Europeo.

2010/0212 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

Reglamento (UE) nº .../2010 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de los vehículos agrícolas y forestales

(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,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[5],

Previa transmisión de la propuesta a los parlamentos nacionales,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) Con el fin de promover el mercado interior, se estableció un sistema de homologación de tipo para tractores, sus remolques y sus equipos intercambiables remolcados mediante la Directiva 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003, relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE[6].

(2) Para el establecimiento y funcionamiento del mercado interior de la Unión, es conveniente sustituir los sistemas de homologación de los Estados miembros por un procedimiento de homologación de la Unión basado en el principio de una armonización total, a la vez que se tienen adecuadamente en cuenta las consideraciones de rentabilidad y se presta especial atención a las pequeñas y medianas empresas.

(3) En respuesta a la petición del Parlamento Europeo y con el fin de simplificar y acelerar el procedimiento, 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

[5] DO C […] de […], p. […]
[6] DO L 171 de 9.7.2003, p. 1.

procedimiento legislativo ordinario, solamente establece las normas y los principios fundamentales y delega la legislación relativa a otros detalles técnicos en la Comisión. Por consiguiente, en lo que se refiere a los requisitos esenciales, el presente Reglamento solamente deberá establecer las disposiciones fundamentales en materia de seguridad vial, seguridad laboral y eficacia medioambiental, y delegar en la Comisión la competencia de establecer las especificaciones técnicas en actos delegados.

(4) El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de las medidas relativas a la utilización de vehículos agrícolas y forestales en las carreteras, tales como los requisitos específicos del permiso de conducir, las limitaciones de la velocidad máxima o las medidas que regulan el acceso a determinadas carreteras.

(5) Con el fin de garantizar un elevado nivel de seguridad vial, seguridad laboral y protección del medio ambiente, deben armonizarse los requisitos técnicos y las normas medioambientales aplicables a los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes en relación con la homologación de tipo.

(6) Dado que en las directivas relativas a las máquinas móviles no de carretera[7] no se establecen requisitos armonizados para la seguridad vial, es conveniente prever la posibilidad de que los fabricantes de máquinas móviles puedan homologar sus productos de conformidad con normas europeas en lo que respecta a los requisitos en materia de seguridad vial del presente Reglamento; por consiguiente, las máquinas móviles deben incluirse en el presente Reglamento con carácter facultativo en lo que se refiere a las homologaciones de tipo de sistemas para los requisitos de seguridad vial, en particular debido a que los requisitos aplicables a las máquinas móviles que no forman parte del presente Reglamento no incluyen ningún aspecto relativo a la seguridad vial.

(7) Para simplificar la legislación en materia de homologación de tipo con arreglo a las recomendaciones del Informe del Grupo CARS 21: «Marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI»[8] (CARS 21), es conveniente derogar todas las diferentes directivas sin reducir el nivel de protección. Los requisitos establecidos en dichas Directivas deben transferirse al presente Reglamento o a sus actos delegados y deben sustituirse, cuando proceda, por referencias a los Reglamentos correspondientes de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), incorporados al Derecho de la Unión con arreglo al artículo 4 de la Decisión 97/836/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 1997, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al 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 éstos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («Acuerdo revisado de 1958»)[9]. Para reducir la carga administrativa del proceso de homologación de tipo es conveniente permitir que los fabricantes de vehículos

---

7 Véanse las Directivas 97/68/CE y 2006/42/CE.

8 COM(2007) 22 final.

9 DO L 346 de 17.12.1997, p. 78.

realicen la homologación de tipo de conformidad con el presente Reglamento, cuando proceda, directamente mediante la obtención de la homologación con arreglo al Reglamento CEPE pertinente que figura en el anexo I.

(8) Por lo tanto, deben integrarse en el procedimiento de homologación de tipo UE los Reglamentos CEPE a los que la Unión se ha adherido en aplicación de la Decisión 97/836/CE y las enmiendas de los Reglamentos CEPE a los que la Unión ya se había adherido, ya sea como requisitos para la homologación de tipo UE o como alternativas a la legislación vigente de la Unión. En particular, cuando la Unión decida que un Reglamento CEPE va a formar parte de los requisitos de la homologación tipo de vehículos de la UE y va a sustituir a la legislación de la UE, deben delegarse competencias a la Comisión para que efectúe las adaptaciones necesarias del presente Reglamento o adopte los actos de ejecución necesarios.

(9) Como alternativa, puede hacerse referencia en los actos delegados a los códigos establecidos por la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) o a las normas CEN/CENELEC o ISO que están directamente a disposición del público.

(10) Los requisitos del presente Reglamento se ajustan a los principios consagrados en el Plan de acción «Simplificar y mejorar el marco regulador»[10].

(11) Es de especial importancia que las futuras medidas que se propongan sobre la base del presente Reglamento o los procedimientos que se desarrollen en aplicación del mismo sean conformes con estos principios, que la Comisión recordó en su informe CARS 21. En particular, en aras de una mejora de la legislación y de una mayor simplificación, y para evitar la constante actualización de la legislación de la UE vigente en materia de especificaciones técnicas, el presente Reglamento debe hacer referencia a normas y reglamentos internacionales existentes que estén a disposición del público sin reproducirlos en el marco jurídico de la UE.

(12) La Directiva 2003/37/CE limitaba, en una primera fase, la aplicación obligatoria del procedimiento de homologación de tipo UE de un vehículo completo a las categorías T1, T2 y T3 de vehículos y no preveía todos los requisitos necesarios con el fin de aplicar la homologación de tipo CE de un vehículo completo de forma voluntaria para otras categorías. Para completar el mercado interior y garantizar que funcione correctamente, el presente Reglamento deberá permitir que los fabricantes soliciten, de forma voluntaria, homologaciones de tipo UE de un vehículo completo para todas las categorías contempladas en el presente Reglamento, con lo que se permite que se beneficien de las ventajas que aporta el mercado interior a través de una homologación de tipo UE.

(13) Conviene establecer el principio de que los vehículos deben estar diseñados, fabricados y montados de forma que se minimice el riesgo de lesiones para sus ocupantes y otros usuarios de la carretera. A tal fin, es necesario que los fabricantes garanticen que sus vehículos cumplen los requisitos pertinentes establecidos en el presente Reglamento.

---

[10] COM(2002) 278 final de 5.6.2002.

Entre dichas disposiciones deben figurar, aunque no se limiten a ellos, requisitos relativos a la integridad estructural del vehículo, sistemas que ayuden al conductor a controlarlo, sistemas que proporcionen al conductor visibilidad e información sobre su estado y su entorno, sistemas de iluminación del mismo y sistemas de protección de sus ocupantes, su exterior y sus accesorios, así como en relación con las masas y dimensiones de los vehículos y sus neumáticos.

(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 de la Comunidad, se aplica correctamente y funciona como es debido, las autoridades competentes o un servicio técnico debidamente cualificado y designado a este fin deben realizar inspecciones periódicas de los fabricantes.

(15) Para evitar un uso incorrecto, el procedimiento simplificado para vehículos fabricados en series cortas debe limitarse a números limitados de vehículos; por consiguiente, debe definirse con mayor precisión el concepto de series cortas en cuanto al número de vehículos fabricados.

(16) Es importante establecer disposiciones para la homologación individual de vehículos con el fin de permitir una flexibilidad suficiente del sistema de homologación multifásica.

(17) El objetivo principal de la legislación de la Unión sobre homologación de vehículos es garantizar que los vehículos nuevos, los componentes y las unidades técnicas independientes que se comercialicen proporcionen un elevado nivel de seguridad y protección del medio ambiente. Este objetivo no debe verse afectado por las piezas o equipos que se monten en los vehículos después de su comercialización o de su entrada en servicio. Por lo tanto, deben adoptarse medidas adecuadas para garantizar que las piezas o equipos que puedan montarse en los vehículos y que puedan dificultar significativamente el funcionamiento de sistemas que son esenciales para la seguridad o la protección del medio ambiente se sometan a control previo de la autoridad de homologación antes de su comercialización. Estas medidas deben consistir en disposiciones técnicas sobre los requisitos que las piezas y equipos han de cumplir.

(18) Estas medidas únicamente deben aplicarse a un número limitado de piezas y equipos, cuya lista debe establecerse en un acto delegado previa consulta de las partes interesadas. Las medidas deben garantizar que las piezas o los equipos en cuestión no afectan a la seguridad ni a la eficacia medioambiental, al tiempo que preservan, en la medida de lo posible, la competencia en el mercado secundario.

(19) Es importante que los fabricantes proporcionen la información pertinente a los propietarios de los vehículos con el fin de evitar el uso incorrecto de los dispositivos de seguridad.

(20) A fin de que los fabricantes de componentes o de unidades técnicas independientes puedan solicitar homologaciones de tipo UE para componentes o unidades técnicas independientes, o bien autorizaciones, es asimismo importante que estos fabricantes tengan acceso a determinados tipos de información que solamente pueden obtenerse del

fabricante del vehículo, como es el caso de la información técnica, incluidos los planos, necesaria para la elaboración de piezas para el mercado secundario.

(21) 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 web de los fabricantes deben respetar, junto con las medidas específicas destinadas a garantizar un acceso razonable a las pequeñas y medianas empresas.

(22) Los Estados miembros deben establecer las normas sobre las sanciones aplicables a las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento y adoptar todas las medidas necesarias para asegurar la aplicación de dichas normas. Esas sanciones deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

(23) Deben conferirse competencias a la Comisión para la adopción de actos delegados de conformidad con el artículo 290 del Tratado en lo que respecta a la seguridad vial (incluido el frenado), la seguridad laboral y la eficacia medioambiental, los ensayos, el acceso a la información sobre reparación y mantenimiento y la designación de servicios técnicos y las tareas autorizadas específicas de estos, con el fin de complementar o modificar determinados elementos no esenciales del presente Reglamento.

(24) Algunos de los asuntos contemplados por el presente Reglamento necesitan condiciones uniformes para su ejecución en los Estados miembros con el fin de garantizar un adecuado funcionamiento del mercado interior al facilitar el reconocimiento mutuo de las decisiones administrativas tomadas en los diferentes Estados miembros y la aceptación de los documentos expedidos por los fabricantes de vehículos, con lo que se permite que los interesados se beneficien más fácilmente del mercado interior. Por consiguiente, deben conferirse competencias a la Comisión para que pueda adoptar actos de ejecución, de conformidad con el artículo 291 del Tratado, con el fin de establecer condiciones uniformes para la ejecución del presente Reglamento en relación con los puntos siguientes: la lista de datos que deben proporcionarse cuando se solicita una homologación de tipo, los procedimientos de la homologación de tipo, las plantillas para las placas adicionales de los fabricantes, los certificados de homologación de tipo UE, la lista de homologaciones de tipo expedidas, el sistema de numeración para las homologaciones de tipo UE y los procedimientos para garantizar la conformidad de la producción.

(25) De conformidad con el artículo 291 del TFUE, deben establecerse previamente, mediante un reglamento adoptado con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, las normas y principios generales relativos a las modalidades de control, por parte de los Estados

miembros, del ejercicio de las competencias de ejecución por parte de la Comisión. A la espera de la adopción de dicho nuevo reglamento, sigue aplicándose la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión, a excepción del procedimiento de reglamentación con control, que no es aplicable.

(26) Como consecuencia de la aplicación del nuevo marco reglamentario establecido por el presente Reglamento, deben derogarse la Directiva 2003/37/CE y las directivas siguientes: la Directiva 74/347/CEE del Consejo, de 25 de junio de 1974, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el campo de visión y los limpiaparabrisas de los tractores agrícolas o forestales de ruedas[11]; la Directiva 76/432/CEE del Consejo, de 6 de abril de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el frenado de los tractores agrícolas o forestales de ruedas[12]; la Directiva 76/763/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los asientos de ocupantes de los tractores agrícolas o forestales de ruedas[13]; la Directiva 77/537/CEE del Consejo, de 28 de junio de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra las emisiones de contaminantes procedentes de los motores Diesel destinados a la propulsión de los tractores agrícolas o forestales de ruedas[14]; la Directiva 78/764/CEE del Consejo, de 25 de julio de 1978, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el asiento del conductor de los tractores agrícolas o forestales de ruedas[15]; la Directiva 80/720/CEE del Consejo, de 24 de junio de 1980, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el campo de maniobra, los medios de acceso al puesto de conductor y las puertas y ventanillas de los tractores agrícolas y forestales de ruedas[16]; la Directiva 86/297/CEE del Consejo, de 26 de mayo de 1986, sobre aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a las tomas de fuerza de los tractores agrícolas y forestales de ruedas y a la protección de dichas tomas de fuerza[17]; la Directiva 86/298/CEE del Consejo, de 26 de mayo de 1986, sobre los dispositivos de protección, instalados en la parte trasera, en caso de vuelco de los tractores agrícolas y forestales de ruedas, de vía estrecha[18]; la Directiva 86/415/CEE del Consejo, de 24 de julio de 1986, relativa a la instalación, el emplazamiento, el funcionamiento y la identificación de los mandos de los tractores agrícolas o forestales de ruedas[19]; la Directiva 87/402/CEE del Consejo, de 25 de junio de 1987, sobre los dispositivos de protección, instalados en la parte delantera, en caso de vuelco de los tractores agrícolas o

---

11 DO L 191 de 15.7.1974, p. 5.
12 DO L 122 de 8.5.1976, p. 1.
13 DO L 262 de 27.9.1976, p. 135.
14 DO L 220 de 29.8.1977, p. 38.
15 DO L 255 de 18.9.1978, p. 1.
16 DO L 194 de 28.7.1980, p. 1.
17 DO L 186 de 8.7.1986, p. 19.
18 DO L 186 de 8.7.1986, p. 26.
19 DO L 240 de 26.8.1986, p. 1.

forestales de ruedas de vía estrecha[20]; la Directiva 2000/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de mayo de 2000, relativa a las medidas que deben adoptarse contra las emisiones de gases contaminantes y de partículas contaminantes procedentes de motores destinados a propulsar tractores agrícolas o forestales y por la que se modifica la Directiva 74/150/CEE del Consejo[21]; la Directiva 2009/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los dispositivos de protección en caso de vuelco de los tractores agrícolas o forestales de ruedas[22]; la Directiva 2009/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los dispositivos de remolque y de marcha atrás de los tractores agrícolas o forestales de ruedas[23]; la Directiva 2009/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los retrovisores de los tractores agrícolas o forestales de ruedas[24]; la Directiva 2009/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la velocidad máxima por construcción y las plataformas de carga de los tractores agrícolas o forestales de ruedas[25]; la Directiva 2009/61/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la instalación de los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa en los tractores agrícolas o forestales con ruedas[26]; la Directiva 2009/63/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre determinados elementos y características de los tractores agrícolas o forestales de ruedas[27]; la Directiva 2009/64/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a la supresión de parásitos radioeléctricos (compatibilidad electromagnética) producidos por los tractores agrícolas o forestales[28]; la Directiva 2009/66/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el dispositivo de dirección de los tractores agrícolas o forestales de ruedas[29]; la Directiva 2009/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los dispositivos de alumbrado y señalización luminosa de los tractores, agrícolas o forestales, de ruedas[30]; la Directiva 2009/75/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los dispositivos de protección en caso de vuelco de los tractores,

---

20 DO L 220 de 8.8.1987, p. 1.
21 DO L 173 de 12.7.2000, p. 1.
22 DO L 261 de 3.10.2009, p. 1.
23 DO L 198 de 30.7.2009, p. 4.
24 DO L 198 de 30.7.2009, p. 9.
25 DO L 198 de 30.7.2009, p. 15.
26 DO L 203 de 5.8.2009, p. 19.
27 DO L 214 de 19.8.2009, p. 23.
28 DO L 216 de 20.8.2009, p. 1.
29 DO L 201 de 1.8.2009, p. 11.
30 DO L 203 de 5.8.2009, p. 52.

agrícolas o forestales, de ruedas (pruebas estáticas)[31]; la Directiva 2009/76/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el nivel sonoro en los oídos de los conductores de tractores agrícolas o forestales de ruedas[32]; y la Directiva 2009/144/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre determinados elementos y características de los tractores agrícolas o forestales de ruedas (dimensiones y masas remolcables, etc.)[33].

(27) Es importante para todas las partes interesadas que se establezca una relación clara entre el presente Reglamento y la Directiva 2006/42/CE relativa a la seguridad de las máquinas[34], con el fin de establecer claramente qué requisitos debe cumplir un producto específico.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I
OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Artículo 1
Objeto

El presente Reglamento establece los requisitos administrativos y técnicos para la homologación de tipo UE de todos los vehículos nuevos a que hace referencia el artículo 2.

El presente Reglamento también establece los requisitos para la venta y la puesta en servicio de las piezas y los equipos destinados a vehículos homologados de conformidad con el presente Reglamento y para la prohibición de la venta y la puesta en servicio.

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

Artículo 2
Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a la homologación de tipo y a la homologación individual de los vehículos diseñados y fabricados en una o varias fases y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes diseñados y fabricados para dichos vehículos.

---

31 DO L 261 de 3.10.2009, p. 40.
32 DO L 201 de 1.8.2009, p. 18.
33 DO L 27 de 30.1.2010, p. 33.
34 DO L 157 de 9.6.2006, p.24.

El presente Reglamento se aplicará a los vehículos siguientes:

a) tractores (categorías T y C),

b) remolques (categoría R),

c) equipos intercambiables remolcados (categoría S) y

d) máquinas móviles (categoría U).

2. El presente Reglamento no se aplicará a la maquinaria intercambiable completamente levantada del suelo durante la circulación por carretera.

3. Para los vehículos siguientes, el fabricante podrá elegir si solicita una homologación de tipo en el marco del presente Reglamento o bien una homologación de tipo nacional:

a) máquinas móviles;

b) remolques y aperos arrastrados, categorías R y S;

c) en caso de homologación individual, prototipos de vehículos utilizados bajo la responsabilidad de un fabricante para llevar a cabo un programa de ensayo específico, siempre que hayan sido diseñados y fabricados específicamente para ese fin.

Artículo 3
Definiciones

A efectos del presente Reglamento y de los actos enumerados en el anexo I, salvo que en los mismos se indique lo contrario, se entenderá por:

1. «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.

2. «Homologación de tipo de un vehículo completo»: una homologación de tipo mediante la cual una autoridad de homologación certifica que un vehículo completo cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes.

3. «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.

4. «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.

5. «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 en relación con uno o más tipos especificados de vehículos cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes.

6. «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.

7. «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.

8. «Tractor»: todo vehículo agrícola o forestal de ruedas u orugas, de motor, con dos ejes al menos y una velocidad máxima de fabricación igual o superior a 6 km/h, cuya función resida fundamentalmente en su potencia de tracción y que esté especialmente concebido para arrastrar, empujar, transportar y accionar determinados equipos intercambiables destinados a usos agrícolas o forestales, o arrastrar remolques o equipos agrícolas o forestales; puede ser adaptado para transportar cargas en faenas agrícolas o forestales y estar equipado con uno o varios asientos de pasajeros.

9. «Remolque»: todo vehículo remolcado agrícola o forestal destinado básicamente a transportar cargas y diseñado para ser remolcado por un tractor con fines de explotación agrícola o forestal y que no esté concebido para el tratamiento de materias y en el que la relación entre la masa total técnicamente admisible y la masa en vacío de dicho vehículo sea igual o superior a 3,0.

10. «Equipos intercambiables remolcados»: todo vehículo utilizado con fines agrícolas o forestales que esté diseñado para ser remolcado por un tractor y que modifique la función de este o le añada una función nueva, que cuente permanentemente con un apero o esté diseñado para el tratamiento de materias, y que puede incluir una plataforma de carga diseñada y fabricada tanto para albergar los aperos y dispositivos necesarios a dicho efecto como para almacenar temporalmente las materias producidas o necesarias durante el trabajo, y en el que la relación entre la masa total técnicamente admisible y la masa en vacío de dicho vehículo sea inferior a 3,0.

11. «Máquina móvil»: todo vehículo autopropulsado, excluidas las máquinas montadas en el bastidor de un vehículo de motor, diseñado y fabricado específicamente para realizar tareas que, de conformidad con su diseño, no sea adecuado para el transporte de pasajeros ni de mercancías.

12. «Vehículo»: todo tractor, remolque, equipo intercambiable remolcado o máquina móvil tal como se definen en los puntos 8, 9, 10 y 11.

13. «Tipo de vehículo»: vehículos de una categoría determinada idénticos al menos en los aspectos básicos precisados en el apartado 41, con independencia de si pertenecen a diferentes variantes y versiones tal como se definen en los apartados 42 y 43.

14. «Vehículo de base»: todo vehículo que se utiliza en la fase inicial de un proceso de homologación de tipo multifásica.

15. «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.

16. «Vehículo completado»: el vehículo, producto del procedimiento de homologación de tipo multifásica, que cumpla los requisitos técnicos pertinentes del presente Reglamento.

17. «Vehículo completo»: todo vehículo que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes del presente Reglamento.

18. «Vehículo de fin de serie»: todo vehículo que forme parte de unas existencias que no se pueden matricular, vender o poner en servicio debido a la entrada en vigor de nuevos requisitos técnicos con los que no ha sido homologado.

19. «Sistema»: conjunto de dispositivos combinados para llevar a cabo una o varias funciones específicas en un vehículo y que está sujeto a los requisitos de cualquier acto reglamentario.

20. «Componente»: el dispositivo, sujeto a los requisitos de un acto reglamentario, destinado a formar parte de un vehículo, que podrá recibir la homologación de tipo independientemente de dicho vehículo cuando el acto reglamentario así lo disponga explícitamente.

21. «Unidad técnica independiente»: el dispositivo, sujeto a los requisitos de un acto reglamentario, 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 el acto reglamentario así lo disponga explícitamente.

22. «Piezas o equipos originales»: las piezas o equipos fabricados con arreglo a las especificaciones y normas de producción que el fabricante del vehículo ha establecido para producir las piezas y equipos para el montaje del vehículo de que se trate, incluidas las piezas y equipos fabricados en la misma cadena de producción que esas piezas o equipos y, a partir de una presunción refutable, las piezas o los equipos para los que el fabricante certifique 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.

23. «Fabricante»: la persona u organismo responsable ante la autoridad de homologación de todos los aspectos del proceso de homologación de tipo o de autorización, y de garantizar la conformidad de la producción, tanto si la persona o el organismo participan

directamente en todas las fases de la fabricación de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente sujeta al proceso de homologación como si no.

24. «Representante del fabricante»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión, debidamente designada por el fabricante para que le represente ante la autoridad de homologación y para que actúe en su nombre en los asuntos regulados por el presente Reglamento.

25. «Autoridad de homologación»: la autoridad de un Estado miembro establecida o designada por el Estado miembro y notificada a la Comisión por el mismo de conformidad con el artículo 5, que tiene competencias en todos los aspectos de la homologación de un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente o de la homologación individual de un vehículo, del proceso de autorización, de la expedición y, en su caso, retirada 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.

26. «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.

27. «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.

28. «Método virtual de ensayo»: simulaciones por ordenador, cálculos incluidos, que demuestren que un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumplen los requisitos técnicos de un acto reglamentario, sin que sea necesario el uso físico de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente.

29. «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.

30. «Certificado de homologación de tipo UE»: el certificado basado en el modelo previsto en el presente Reglamento o el formulario de comunicación establecido en los Reglamentos CEPE o los códigos de la OCDE equivalentes pertinentes enumerados en el anexo I.

31. «Certificado de homologación individual»: el documento por el cual la autoridad de homologación certifica oficialmente que un vehículo concreto está homologado.

32. «Certificado de conformidad»: el documento basado en el modelo establecido en el presente Reglamento y expedido por el fabricante, por el que se certifica que, en el

momento de su fabricación, un vehículo perteneciente a la serie del tipo homologado con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento se corresponde con el tipo homologado en la homologación de tipo y cumple todos los requisitos reglamentarios enumerados en ella.

33. «Sistema de diagnóstico a bordo» o «sistema DAB»: un sistema para el control de las emisiones que puede determinar la zona probable de mal funcionamiento por medio de códigos de error almacenados en la memoria del ordenador.

34. «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 posteriores modificaciones y los suplementos de dicha información.

35. «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 los vehículos de motor, 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.

36. «Nuevo vehículo»: un vehículo que:

a) nunca ha sido matriculado previamente, o bien

b) ha estado matriculado durante menos de seis meses en el momento de la presentación de una solicitud de homologación individual.

37. «Matriculación»: el acto por el que un vehículo, después de su identificación, ha obtenido la autorización administrativa para su puesta en servicio, bien sea de manera permanente, temporal o durante un breve período de tiempo, y por el que se ha expedido un número de matrícula.

38. «Introducción en el mercado»: la primera puesta a disposición de un vehículo en la Unión con vistas a su distribución o uso, mediante pago o de manera gratuita.

39. «Puesta en servicio»: la primera utilización en la Unión, de acuerdo con los fines para los que está previsto, de un vehículo contemplado por el presente Reglamento.

40. «Venta»: todo tipo de venta, tanto del fabricante del vehículo al minorista como la venta al usuario final.

41. «Tipo de vehículo»: los vehículos de la misma categoría que sean idénticos al menos en relación con los siguientes aspectos esenciales:

– el fabricante;

– la denominación de tipo por parte del fabricante;

– las características esenciales de fabricación y diseño;

– el bastidor-viga/bastidor con largueros/bastidor articulado (diferencias evidentes y fundamentales)

– para la categoría T: ejes (número) o, para la categoría C: ejes/orugas (número);

y, únicamente para tractores:

– el motor (combustión interna/eléctrica/híbrida).

42. «Variante»: los vehículos de un mismo tipo que sean idénticos al menos en los siguientes aspectos:

a) Para los tractores:

– el motor;

– el principio de funcionamiento;

– el número y la disposición de los cilindros;

– unas diferencias de potencia no superiores al 30 % (la potencia más elevada será, como máximo, 1,3 veces superior a la potencia más baja);

– unas diferencias de cilindrada no superiores al 20 % (el valor más elevado será, como máximo, 1,2 veces superior al valor más bajo);

– los ejes de tracción (número, situación e interconexión);

– los ejes de dirección (número y situación);

– una masa máxima en carga que no varíe más del 10 %;

– la transmisión (tipo);

– el dispositivo de protección contra el vuelco;

– los ejes con frenos (número).

b) Para los remolques o los equipos remolcados:

– los ejes de dirección (número, situación e interconexión);

– una masa máxima en carga que no varíe más del 10 %;

– los ejes con frenos (número).

43. «Versión de una variante»: el vehículo que consista en una combinación de los elementos que figuran en el expediente de homologación.

Artículo 4
Categorías de vehículos

A los efectos del presente Reglamento, son aplicables las siguientes categorías de vehículos:

1. «Categoría T»: todos los tractores de ruedas.

2. «Categoría T1»: tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h, una vía mínima del eje más cercano al conductor superior o igual a 1 150 mm, una masa en vacío y en marcha superior a 600 kg. y una altura libre sobre el suelo inferior o igual a 1 000 mm.

3. «Categoría T2»: tractores de ruedas con una vía mínima inferior a 1 150 mm, una masa en vacío y en marcha superior a 600 kg. y una altura libre sobre el suelo menor o igual a 600 mm., con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h, salvo que el valor de la altura del centro de gravedad del tractor (medido en relación con el suelo), dividido por la media de las vías mínimas de cada eje, sea superior a 0,90, en cuyo caso la velocidad máxima de fábrica se limitará a 30 km/h.

4. «Categoría T3»: tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h y una masa en vacío y en marcha inferior o igual a 600 kg.

5. «Categoría T4»: tractores de ruedas especializados con una velocidad máxima de fabricación inferior o igual a 40 km/h.

6. «Categoría T4.1» (tractores zancudos): tractores diseñados para trabajar cultivos altos y en hileras, como la viña. Se caracterizan por tener el bastidor o una parte del bastidor sobreelevados, de forma que pueden circular paralelamente a las hileras de cultivo con las ruedas derechas e izquierdas a un lado y a otro de una o varias hileras. Están diseñados para transportar o accionar aperos situados en la parte delantera, entre los ejes, en la parte trasera o sobre una plataforma. Cuando el tractor está en posición de trabajo, la distancia libre hasta el suelo, medida en el plano vertical de las hileras de cultivo, es superior a 1 000 mm. Cuando el valor de la altura del centro de gravedad del tractor (medido en relación con el suelo y utilizando neumáticos montados normalmente) dividido por la media de las vías mínimas del conjunto de los ejes sea superior a 0,90, la velocidad máxima de fabricación no deberá superar los 30 km/h.

7. «Categoría T4.2» (tractores de gran anchura): tractores que se caracterizan por sus grandes dimensiones y están destinados especialmente a trabajar en grandes superficies agrícolas.

8. «Categoría T4.3» (tractores con distancia mínima al suelo reducida): tractores con cuatro ruedas motrices, cuyos equipos intercambiables están destinados a usos agrícolas o forestales y que se caracterizan por el bastidor, están equipados con una o más tomas de fuerza, tienen una masa técnicamente admisible que no supera las 10 toneladas y en los que la relación entre dicha masa y la masa máxima en vacío en marcha es inferior a 2,5, y cuyo centro de gravedad [véase la anterior nota 38 a pie de página], medido desde el suelo y utilizando neumáticos montados normalmente, es inferior a 850 mm.

9. «Categoría T5»: tractores de ruedas con una velocidad máxima de fabricación superior a 40 km/h.

10. «Categoría C»: Tractores de orugas, desplazados por orugas o por una combinación de ruedas y orugas, cuyas subcategorías se definen por analogía con la categoría T.

11. «Categoría R»: remolques; en cada categoría de remolque descrita en los puntos 12 a 15 se intercalará la letra «a» o «b», según la velocidad para la que se haya diseñado:

– a) «a» en el caso de los remolques diseñados para una velocidad inferior o igual a 40 km/h

– b) «b» en el caso de los remolques diseñados para una velocidad superior a 40 km/h.

12. «Categoría R1»: remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es inferior o igual a 1 500 kg.

13. «Categoría R2»: remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es superior a 1 500 kg e inferior o igual a 3 500 kg.

14. «Categoría R3»: remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es superior a 3 500 kg e inferior o igual a 21 000 kg.

15. «Categoría R4»: remolques en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es superior a 21 000 kg.

16. «Categoría S»: equipos intercambiables remolcados.

En cada categoría de equipos intercambiables remolcados se intercalará la letra «a» o «b», según la velocidad para la que se haya diseñado:

– «a» en el caso de los equipos intercambiables remolcados diseñados para una velocidad inferior o igual a 40 km/h;

– «b» en el caso de los equipos intercambiables remolcados diseñados para una velocidad superior a 40 km/h.

17. «Categoría S1»: equipos intercambiables remolcados en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es inferior o igual a 3 500 kg.

18. «Categoría S2»: equipos intercambiables remolcados en los que la suma de las masas técnicamente admisibles por eje es superior a 3 500 kg.

19. «Categoría U»: máquinas tal como se definen en la Directiva 2006/42/CE, autopropulsadas y destinadas a ser utilizadas con fines agrícolas o forestales.

4.

CAPÍTULO II
OBLIGACIONES GENERALES

Artículo 5
Autoridades nacionales

1. Los Estados miembros crearán y designarán a las autoridades nacionales competentes en cuestiones relativas a la homologación e informarán a la Comisión de dicha creación y designación con arreglo al artículo 53.

   La notificación de las autoridades de homologación incluirá su nombre, dirección, correo electrónico y ámbito de responsabilidades.

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

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

4. Las autoridades de homologación únicamente matricularán o permitirán la venta o puesta en servicio de los vehículos, componentes o unidades técnicas independientes que cumplan los requisitos del presente Reglamento. No prohibirán, restringirán ni impedirán la matriculación, la venta, la puesta en servicio o la circulación viaria de vehículos, componentes o unidades técnicas independientes por razones relacionadas con aspectos de su fabricación o funcionamiento regulados por el presente Reglamento, si cumplen sus requisitos.

Artículo 6
Obligaciones generales de los fabricantes

1. El fabricante será responsable, ante la autoridad de homologación, de todos los aspectos relacionados con el procedimiento de homologación y de garantizar la conformidad de la producción, independientemente de que participe o no directamente en todas las fases de fabricación de un vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente.

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 dichos componentes y sistemas.

3. El fabricante que modifique un vehículo incompleto de manera que deba clasificarse 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 dichos requisitos.

4. A los efectos del presente Reglamento, si un fabricante está establecido fuera de la Comunidad deberá designar a un único representante establecido en la Comunidad que lo represente ante la autoridad de homologación.

Cuando se hace referencia al término fabricante ha de entenderse que se indica tanto el fabricante como su representante.

CAPÍTULO III
REQUISITOS SUSTANTIVOS

Artículo 7
Requisitos relativos a la seguridad vial

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. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes cumplen los requisitos pertinentes establecidos en el presente Reglamento, incluidos los relativos a los elementos siguientes:

a) la integridad de la estructura del vehículo;

b) los sistemas que ayudan al conductor a controlar el vehículo, incluidos los sistemas de dirección, frenado (incluidos los sistemas de frenado antibloqueo) y los sistemas de control electrónico de la estabilidad;

c) los sistemas que proporcionen al conductor visibilidad e información sobre el estado del vehículo y su entorno, incluidos los acristalamientos, los espejos y los sistemas de información del conductor;

d) los sistemas de iluminación del vehículo;

e) los sistemas de protección de los ocupantes del vehículo, incluido el acondicionamiento interior, los reposacabezas, los cinturones de seguridad y las puertas del vehículo;

f) el exterior del vehículo y sus accesorios;

g) la compatibilidad electromagnética;

h) los avisadores acústicos;

i) los sistemas de calefacción;

j) los dispositivos de protección contra la utilización no autorizada;

k) los sistemas de identificación del vehículo;

l) las masas y las dimensiones;

m) la seguridad eléctrica;

n) las estructuras de protección trasera;

o) la protección lateral;

p) las plataformas de carga;

q) los enganches y los dispositivos de marcha atrás;

r) los controles:

s) los neumáticos;

t) los sistemas antiproyección.

3. Los requisitos mencionados en los apartados 1 y 2 se aplicarán a los vehículos y a los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes a ellos destinados, en la medida en que sean declarados aplicables a la categoría de vehículo pertinente establecida en el artículo 4.

4. Se delegarán competencias a la Comisión para que adopte, de conformidad con el artículo 57, un acto delegado en el que se establezcan los requisitos técnicos detallados, incluidos los procedimientos de ensayo y los valores límite, cuando proceda, para los

conceptos enumerados en el apartado 2 con el fin de garantizar la obtención de un elevado nivel de seguridad vial.

Artículo 8
Requisitos relativos a la seguridad vial

1. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos estén diseñados, fabricados y montados de forma que se minimice el riesgo de lesiones para las personas que trabajen en o con el vehículo.

2. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes cumplen los requisitos pertinentes establecidos en el presente Reglamento, incluidos los relativos a los elementos siguientes:

   a) los sistemas de protección en caso de vuelco (en lo sucesivo, ROPS, por sus siglas en inglés);

   b) los sistemas de protección contra la caída de objetos (en lo sucesivo, FOPS, por sus siglas en inglés);

   c) los asientos de pasajeros:

   d) los niveles sonoros internos;

   e) el asiento del conductor;

   f) el campo de maniobra y el acceso al puesto de conductor;

   g) las tomas de fuerza;

   h) la protección de los elementos motores;

   i) los anclajes de los cinturones de seguridad;

   j) los cinturones de seguridad;

   k) la protección del conductor contra la penetración de objetos (en lo sucesivo, OPS, por sus siglas en inglés);

   l) la protección del conductor contra sustancias peligrosas;

   m) el manual de utilización.

3. Los requisitos mencionados en los apartados 1 y 2 se aplicarán a los vehículos y a los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes a ellos destinados, en la medida en que sean declarados aplicables a la categoría de vehículo pertinente por el presente Reglamento.

4. Se delegarán competencias a la Comisión para que adopte, de conformidad con el artículo 57, un acto delegado en el que se establezcan los requisitos técnicos detallados, incluidos los procedimientos de ensayo y los valores límite, cuando proceda, para los puntos enumerados en el apartado 2, con el fin de garantizar la obtención de un elevado nivel de seguridad laboral.

Artículo 9
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.

2. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes cumplen los requisitos pertinentes establecidos en el presente Reglamento, incluidos los relativos a los elementos siguientes:

   a) las emisiones contaminantes;

   b) el nivel sonoro externo.

3. Se aplicarán los valores límite específicos, los procedimientos y los requisitos de ensayo para las emisiones contaminantes establecidos para las máquinas móviles en la Directiva 97/68/CE[35].

4. Los requisitos mencionados en los apartados 1 y 2 se aplicarán a los vehículos y a los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes a ellos destinados, en la medida en que sean declarados aplicables a la categoría de vehículo pertinente por el presente Reglamento.

5. Se delegarán competencias a la Comisión para que adopte, de conformidad con el artículo 57, un acto delegado en el que se establezcan los requisitos técnicos detallados, incluidos los procedimientos de ensayo y los valores límite, cuando proceda, sobre el nivel sonoro externo descrito en el apartado 2, letra b), así como la instalación de motores homologados en un vehículo y las disposiciones pertinentes en materia de flexibilidad tal como se describen en los apartados 2, letra a), y 3, con el fin de garantizar la obtención de un elevado nivel de eficacia medioambiental.

[35] DO L 59 de 27.2.1998, p. 1.

CAPÍTULO IV
PROCEDIMIENTOS DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 10
Procedimientos para la homologación de tipo UE de vehículos completos

1. 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;

   d) homologación multifásica.

2. El procedimiento de homologación de tipo por etapas es un procedimiento de homologación de vehículos que consiste en obtener por etapas el conjunto completo de certificados de homologación de tipo UE para los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes de un vehículo y que, en la fase final, tiene como resultado la homologación del vehículo completo.

   La homologación de tipo de una sola vez es un procedimiento que consiste en homologar un vehículo completo en una única operación.

   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.

   La homologación de tipo multifásica es un procedimiento de homologación mediante el cual una o varias autoridades de homologación certifican que, dependiendo del grado de acabado, un tipo de vehículo incompleto o completado cumple las correspondientes disposiciones administrativas y requisitos técnicos del presente Reglamento.

3. 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 y cumpla los requisitos técnicos especificados en los actos pertinentes enumerados en el anexo I en relación con el grado de acabado del vehículo.

4. La homologación de tipo para la fase final de acabado únicamente se concederá después de que la autoridad de homologación haya verificado que la homologación o las homologaciones de tipo expedidas para el vehículo incompleto certifican que el tipo de vehículo homologado en la fase final cumple todos los requisitos técnicos aplicables en

ese momento y para la categoría de vehículo para el que se concede la homologación de tipo del vehículo completado.

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

6. Se atribuyen competencias de ejecución a la Comisión para que cree modelos con información detallada sobre las disposiciones relativas a los procedimientos de homologación de tipo del artículo 54.

Artículo 11
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 y solo se podrá presentar en un único Estado miembro.

3. Se presentará una solicitud aparte por cada tipo que se quiera homologar.

Artículo 12
Información que debe presentarse en la solicitud de homologación de tipo

1. La ficha de características, tal como se especifica en la legislación de ejecución, prescribe la información que debe presentar el solicitante.

El solicitante deberá presentar un expediente del fabricante a la autoridad de homologación. Este expediente deberá contener la ficha de características y todos los datos, planos y fotografías y otros tipos de información exigidos. Esta información podrá transmitirse en papel o en formato electrónico.

Se atribuyen competencias de ejecución a la Comisión para que cree modelos para la ficha de características y el expediente del fabricante de conformidad con el artículo 54.

2. Cuando se solicite una homologación de tipo, el fabricante deberá especificar el procedimiento elegido de conformidad con el artículo 10, apartado 1, letras a) a d), y deberá entregar el expediente del fabricante.

Artículo 13

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 y el conjunto completo de certificados de homologación de tipo exigidos con arreglo a cada uno de los distintos actos aplicables, los Reglamentos CEPE y los códigos de la OCDE enumerados en el anexo I.

   En el caso de la homologación de tipo de sistemas o unidades técnicas independientes con arreglo a los actos aplicables enumerados en el anexo I, 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 que contenga la información pertinente en relación con los actos enumerados en el anexo I.

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 distintos actos aplicables y los Reglamentos CEPE o los códigos de la OCDE enumerados en el anexo I, y deberá incluir, en la medida en que no se presente ningún certificado de homologación de tipo, la información pertinente requerida en las medidas de ejecución del presente Reglamento en relación con los actos enumerados en el anexo I.

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 exigidos para un vehículo completo correspondientes al grado de acabado del vehículo de base.

   b) En la segunda fase y en fases ulteriores, 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; además, el fabricante proporcionará información completa y detallada de todos los cambios o añadidos que haya realizado en el vehículo.

   La información especificada en las letras a) y b) podrá suministrarse de conformidad con el apartado 2.

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

Artículo 14
Procedimiento que debe seguirse para la homologación de tipo UE de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes

El fabricante enviará la solicitud a la autoridad de homologación.

Solamente se presentará una solicitud relacionada con un tipo de sistema, componente o unidad técnica independiente y solo se podrá presentar en un único Estado miembro.

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

CAPÍTULO V
REALIZACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 15
Disposiciones generales

1. La autoridades de homologación únicamente concederán una homologación de tipo UE después de haber garantizado que se han aplicado los procedimientos de conformidad de la producción mencionados en el artículo 19 y si el tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente cumple los requisitos aplicables.

2. Las homologaciones de tipo UE se concederán de conformidad con los artículos 16 y 17.

3. Si una autoridad de homologación considera que un tipo de vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente, pese a cumplir las disposiciones exigidas, constituye un riesgo grave para la seguridad vial o supone un perjuicio grave para el medio ambiente o para la salud pública o, en el caso de los tractores, constituye un riesgo grave para la seguridad laboral, 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.

5. La autoridad de homologación enviará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, en el plazo de veinte días laborables, una copia del certificado de homologación de tipo UE del vehículo, con sus anexos, para cada tipo de vehículo cuya homologación haya concedido. Se puede sustituir la copia impresa por un fichero electrónico.

6. La autoridad de homologación informará inmediatamente 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 una copia de dicho certificado de homologación de tipo UE, junto con sus anexos, en el plazo de veinte días laborables a partir de la recepción de la solicitud. Se puede sustituir la copia en papel por un fichero electrónico.

9. Si así lo solicita la Comisión, la autoridad de homologación también remitirá la información descrita 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 del fabricante contendrá un índice en el que se enumerará el contenido del expediente de homologación, cuyas páginas deberán estar convenientemente numeradas o marcadas para una fácil identificación; este documento estará dispuesto de manera que indique las sucesivas etapas del proceso de homologación de tipo UE, en especial las fechas de las revisiones y actualizaciones.

Artículo 16
Disposiciones específicas relativas al certificado de homologación de tipo

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

   a) el expediente de homologación mencionado en el artículo 15;

   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.

2. El certificado de homologación de tipo se expedirá con arreglo al modelo establecido en el acto de ejecución del presente Reglamento:

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, incluyendo la hoja de resultados de los ensayos adjunta, con arreglo al

modelo del certificado de homologación de tipo establecido en el acto de ejecución del presente Reglamento;

b) elaborar el índice del expediente de homologación;

c) expedir inmediatamente al solicitante el certificado cumplimentado, junto con sus anexos.

4. En el caso de una homologación de tipo UE en relación con la cual, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 26, se hayan impuesto restricciones respecto a su validez o se haya dispensado de determinadas disposiciones de los actos reglamentarios, 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, en la ficha de características, las referencias de las actas de ensayo establecidas por los actos reglamentarios para las que no exista ningún certificado de homologación de tipo UE. Se atribuyen competencias de ejecución a la Comisión para que cree el modelo de este tipo de documento de conformidad con el artículo 54.

6. Si el fabricante elige el procedimiento de homologación de tipo de una sola vez, la autoridad de homologación establecerá la lista de requisitos o actos aplicables y adjuntará dicha lista al certificado de homologación de tipo UE. Se atribuyen competencias de ejecución a la Comisión para que cree el modelo de este tipo de lista de conformidad con el artículo 54.

Artículo 17

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 actos enumerados en el anexo I.

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 actos enumerados en el anexo I.

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 exija el correspondiente acto enumerado en el anexo I.

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 esas otras partes 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 y se indicarán las condiciones específicas para su montaje.

Cuando 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 18
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 I deberá probarse mediante los ensayos adecuados llevados a cabo por los servicios técnicos designados a tal efecto.

En los actos mencionados se describen los procedimientos de los ensayos y los equipos y las herramientas específicos prescritos para realizar dichos ensayos.

2. El fabricante pondrá a disposición de la autoridad de homologación tantos vehículos, componentes o unidades técnicas independientes como exijan los actos pertinentes 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, 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 siempre con el acuerdo de la autoridad de homologación, podrán utilizarse, a petición del fabricante, métodos virtuales de ensayo en lo que respecta a los requisitos enumerados en los actos delegados adoptados en el marco del presente Reglamento.

5. Los métodos virtuales de ensayo deberán cumplir las condiciones establecidas en los actos delegados adoptados en el marco del presente Reglamento.

6. Se delegarán competencias a la Comisión para que adopte, de conformidad con el artículo 57, un acto delegado en el que se especifiquen qué requisitos pueden someterse a ensayos virtuales y se establezcan las condiciones en las que deben efectuarse dichos ensayos virtuales con el fin de garantizar que los resultados obtenidos durante los mencionados ensayos sean tan significativos como los obtenidos con ensayos físicos.

Artículo 19
Disposiciones relativas a la conformidad de la producción

1. La autoridad de homologación que conceda una homologación de tipo UE, en colaboración, si procede, 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, según proceda, que se estén produciendo se ajustan al tipo homologado.

2. La autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE, en colaboración, si procede, 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 el apartado 1 siguen siendo adecuadas y que los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, según proceda, que se estén produciendo se siguen ajustando al tipo homologado.

   La comprobación efectuada para garantizar que los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes son conformes con el tipo homologado se limitará a los procedimientos previstos en los actos de ejecución del presente Reglamento. Con este fin, la autoridad de homologación del Estado miembro que haya concedido la homologación de tipo UE podrá llevar a cabo cualquier verificación o ensayo prescrito en relación con el requisito reglamentario que se somete a la homologación de tipo UE sobre muestras tomadas en las instalaciones del fabricante, incluidos los lugares de producción.

3. Cuando una autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE compruebe que las disposiciones a las que se refiere el apartado 1 no se aplican, 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 la conformidad del procedimiento de producción se cumple correctamente o retirar la homologación de tipo.

CAPÍTULO VI
MODIFICACIÓN DE LAS HOMOLOGACIONES DE TIPO UE

Artículo 20
Disposiciones generales

1. El fabricante deberá informar inmediatamente 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, con arreglo a las disposiciones establecidas en el presente capítulo, el procedimiento que debe seguirse.

   Si es necesario, podrá decidir, en consulta con el fabricante, que es preciso conceder una nueva homologación de tipo UE o una nueva homologación individual.

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 19 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 21
Disposiciones específicas sobre vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes

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, además de lo dispuesto en el apartado 1, se produce alguna de las situaciones siguientes:

a) deben realizarse nuevas inspecciones o nuevos ensayos;

b) ha cambiado cualquiera de los datos que figuran en el certificado de homologación de tipo UE, con excepción de los anexos;

c) han entrado en vigor nuevos requisitos con arreglo a lo dispuesto en cualquiera de los actos aplicables al tipo de vehículo homologado o al sistema, componente o unidad técnica independiente homologados.

En estos casos, la autoridad de homologación expedirá un certificado de homologación de tipo UE revisado 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.

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.

Artículo 22
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 sin demora al solicitante el certificado actualizado y sus anexos.

2. Cuando se trate de una revisión, la autoridad de homologación expedirá y entregará inmediatamente al solicitante 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 15.

CAPÍTULO VII
VALIDEZ DE LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO UE

Artículo 23
Expiración de la validez

1. Las homologaciones de tipo EU 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 en cualquier acto aplicable al vehículo homologado figuren nuevos requisitos que sean obligatorios para la matriculación, venta o puesta en servicio de los nuevos vehículos y no sea posible actualizar la homologación en consecuencia;

b) cuando la fabricación del vehículo homologado cese definitivamente de manera voluntaria;

c) cuando la validez de la homologación de tipo expire mediante una restricción especial de conformidad con el artículo 26.

3. Cuando dejen de ser válidas solo una variante de un tipo o una versión de una variante, la homologación de tipo UE para un vehículo 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.

Al recibir dicha notificación, la autoridad informará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros en un plazo de veinte días laborables.

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 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 34.

En dicha comunicación 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 24
Certificado de conformidad

1. El fabricante, en su calidad de titular de la homologación de tipo UE de un vehículo completo, 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, y su entrega no podrá depender de una petición explícita ni de la presentación de información adicional al fabricante.

2. El fabricante utilizará el modelo de certificado de conformidad establecido en las medidas de aplicación con arreglo al artículo 54.

3. Salvo en caso de que se haya concluido un acuerdo diferente con el comprador del vehículo, el certificado de conformidad se redactará en una lengua oficial del Estado miembro en el que se adquiera el vehículo.

4. El certificado de conformidad estará diseñado para impedir las falsificaciones. A tal fin, el papel utilizado dispondrá de una protección consistente en gráficos coloreados o en una marca de agua que identifique al fabricante.

5. El certificado de conformidad estará cumplimentado en su totalidad y no contendrá limitaciones relativas al uso del vehículo distintas de las contempladas en un acto reglamentario.

6. Cuando se trate de un vehículo incompleto o completado, el fabricante deberá cumplimentar únicamente los puntos de la página 2 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. El certificado de conformidad descrito en el acto de ejecución del presente Reglamento para vehículos homologados con arreglo al artículo 26, apartado 2, incluirá en su título el texto: «Para vehículos completos/completados, que han recibido la homologación de tipo en aplicación del artículo 26 del Reglamento […][el presente Reglamento](homologación provisional)».

8. El certificado de conformidad descrito en el acto de ejecución, para vehículos homologados con arreglo al artículo 28, 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 de la parte 1 del anexo II 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, datos o información recogidos en el certificado de conformidad al organismo competente en materia de matriculación del Estado miembro.

10. El fabricante será el único autorizado a expedir duplicados del certificado de conformidad. Todo certificado duplicado llevará de manera visible en el título la indicación «duplicado».

Artículo 25
Marca de homologación de tipo

1. El fabricante de un componente o de una unidad técnica independiente, forme o no parte de un sistema, colocará en cada componente o unidad fabricado de conformidad con el tipo homologado la marca de homologación de tipo exigida por el acto delegado pertinente en el marco del presente Reglamento o el Reglamento CEPE o el código de la OCDE correspondiente.

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

3. La marca de homologación de tipo UE se establecerá de conformidad con el modelo previsto en la legislación de ejecución del presente Reglamento.

CAPÍTULO IX
EXENCIONES E INCOMPATIBILIDAD DE TECNOLOGÍAS O CONCEPTOS NUEVOS CON ACTOS DELEGADOS O REGLAMENTOS CEPE

Artículo 26
Exenciones para nuevas tecnologías o nuevos conceptos

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

2. La autoridad de homologación concederá la homologación de tipo UE mencionada en el apartado 1 si se cumplen 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 los requisitos;

   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 que, en comparación con los requisitos para los que se desea obtener la exención, se asegura al menos un nivel equivalente de seguridad y protección del medio ambiente;

   c) se presentan descripciones y resultados de los ensayos que demuestran el cumplimiento de la condición establecida en la letra b).

3. A la espera de la decisión de la Comisión sobre la autorización, la autoridad de homologación podrá conceder una homologación 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.

4. Las demás autoridades de homologación podrán decidir si aceptan en su territorio la homologación provisional mencionada en el apartado 3.

5. La concesión de una exención para nuevas tecnologías o nuevos conceptos deberá ser autorizada por la Comisión de conformidad con el procedimiento mencionado en el artículo 55, apartado 2.

6. Cuando proceda, se especificará también en la decisión sobre la autorización si su validez está supeditada a algún tipo de restricción. En cualquier caso, la validez de la homologación no podrá ser inferior a treinta y seis meses.

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 3 que la homologación provisional quedará derogada seis meses después de la fecha de la decisión de la Comisión.

No obstante, se permitirá la matriculación, venta y entrada en servicio, en todo Estado miembro que haya aceptado la homologación provisional, de los vehículos fabricados de conformidad con la homologación provisional antes de su derogación.

Artículo 27
Medidas necesarias

1. En los casos en que la Comisión haya autorizado la concesión de una exención con arreglo a lo dispuesto en el artículo 26, tomará inmediatamente las medidas necesarias para adaptar al desarrollo tecnológico los actos delegados o los requisitos afectados.

En el caso de que la exención concedida con arreglo a lo dispuesto en el artículo 26 esté relacionada con un Reglamento CEPE, la Comisión propondrá la modificación del Reglamento CEPE pertinente de conformidad con el procedimiento aplicable en virtud del Acuerdo de 1958 revisado.

2. Tan pronto como se hayan modificado los actos o requisitos pertinentes, se levantará toda restricción impuesta a la exención.

Si no se han tomado las medidas necesarias para adaptar los actos delegados o los requisitos, se podrá prorrogar la validez de la exención, a petición del Estado miembro que haya concedido la homologación, mediante una decisión de la Comisión adoptada de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 55, apartado 2.

CAPÍTULO X
VEHÍCULOS FABRICADOS EN SERIES CORTAS

Artículo 28
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 establecidos en la parte 1 del anexo II.

   En el caso de una homologación de este tipo, la autoridad nacional, si tiene motivos razonables para hacerlo, podrá eximir de la aplicación de una o varias de las disposiciones de uno o varios de los actos enumerados en el anexo I, siempre y cuando haya establecido requisitos alternativos.

2. Los requisitos alternativos mencionados en el apartado 1 deberán garantizar un nivel de seguridad vial, protección del medio ambiente y seguridad laboral que sea equivalente, en la mayor medida posible, al nivel previsto en el acto pertinente enumerado en el anexo I.

3. A efectos de la homologación de tipo 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 I.

4. En el certificado de homologación de tipo se especificará el contenido de las dispensas concedidas con arreglo al apartado 1. A los efectos del presente artículo, el certificado de homologación de tipo se redactará de conformidad con el modelo establecido en la legislación de ejecución, pero no llevará el encabezamiento «certificado de homologación de tipo UE del vehículo». Los certificados de homologación de tipo se numerarán con arreglo al presente Reglamento.

5. La validez de la homologación de tipo se limitará al territorio del Estado miembro cuya autoridad de homologación la haya concedido.

6. 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.

7. En el plazo de sesenta días a partir de la fecha de recepción, 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 mencionada en el párrafo primero.

8. Solo podrá denegarse una homologación de tipo cuando la autoridad de homologación tenga motivos razonables para creer que las disposiciones técnicas en que se basó la homologación del vehículo no son equivalentes a las suyas.

9. Si así lo pide un solicitante que desee vender, matricular o poner en servicio un vehículo en otro Estado miembro, la autoridad de homologación que haya concedido la homologación le proporcionará una copia del certificado de homologación de tipo, incluido el expediente de homologación. La autoridad nacional permitirá la venta, matriculación o puesta en servicio de dicho vehículo, salvo que tenga motivos razonables para creer que las disposiciones técnicas en que se basó la homologación del vehículo no son equivalentes a las suyas.

CAPÍTULO XI
HOMOLOGACIONES INDIVIDUALES

Artículo 29
Homologaciones individuales

1. La solicitud de homologación individual deberá ser presentada por el fabricante o por el propietario del vehículo. También podrá ser presentada por una persona, establecida en la Comunidad, que actúe en nombre del fabricante o del propietario del vehículo.

2. En el procedimiento de homologación individual, las autoridades de homologación certificarán que el vehículo cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos pertinentes.

3. Una homologación individual se aplicará a un vehículo específico, ya sea singular o no.

4. Las solicitudes de homologación individual abarcarán un máximo de quince vehículos del mismo tipo.

5. El presente artículo se aplicará a vehículos que, en el momento de la solicitud de una homologación individual, nunca hayan obtenido una autorización administrativa para la puesta en servicio, que implique su identificación y la atribución de un número de matrícula, incluidas las matriculaciones temporales o de corto plazo, o bien la matriculación profesional o la puesta en servicio, o que solamente hayan estado matriculados o puestos en servicio durante menos de seis meses.

Artículo 30
Exenciones para las homologaciones individuales

1. Una autoridad de homologación podrá eximir a un vehículo del cumplimiento de uno o varios de los actos enumerados en el anexo I, siempre y cuando la autoridad de

homologación imponga requisitos alternativos y tenga motivos razonables para dicha exención.

Los requisitos alternativos deberán garantizar un nivel de seguridad vial, protección del medio ambiente y seguridad laboral que sea equivalente, en la mayor medida posible, al nivel previsto en el acto pertinente enumerado en el anexo I.

2. Las autoridades de homologación no efectuarán ensayos destructivos. Utilizarán toda información pertinente proporcionada por el solicitante por la que se establezca que se respetan los requisitos alternativos.

3. Las autoridades de homologación aceptarán la homologación de tipo UE de cualquier sistema, componente o unidad técnica independiente, en lugar de los requisitos alternativos.

4. La autoridad de homologación concederá la homologación individual si el vehículo se ajusta a la descripción adjunta a la solicitud y responde a los requisitos técnicos aplicables, y expedirá sin demora el certificado de homologación individual.

El formato del certificado de homologación individual se basará en el modelo de certificado de homologación de tipo UE que figura en el anexo V y contendrá como mínimo la información necesaria para cumplimentar la solicitud de matriculación de conformidad con la Directiva 1999/37/CE del Consejo[36].

Los certificados de homologación individual no llevarán el encabezamiento «Homologación de vehículo UE». El certificado de homologación individual llevará el número de identificación de vehículo del vehículo en cuestión.

Artículo 31
Validez y aceptación de la homologación individual

1. La validez de la homologación individual se limitará al territorio del Estado miembro en la que se haya concedido.

2. Cuando un solicitante desee vender, matricular o poner en servicio en otro Estado miembro un vehículo al que se le haya concedido una homologación individual, la autoridad de homologación que concedió la homologación proporcionará al solicitante, previa petición, una declaración sobre las disposiciones técnicas en que se basó la homologación del vehículo así como toda información adicional que detalle el tipo de requisitos técnicos que ha cumplido el vehículo en cuestión.

3. Por lo que respecta a los vehículos para los que una autoridad de homologación haya concedido una homologación individual de conformidad con las disposiciones del artículo 29, los demás Estados miembros permitirán la venta, matriculación o puesta en

[36] DO L 138 de 1.6.1999, p. 57.

servicio del vehículo, a no ser que tengan motivos razonables para creer que las disposiciones técnicas en que se basó la homologación del vehículo no son equivalentes a las suyas.

4. A petición del fabricante o el propietario del vehículo, las autoridades de homologación deberán conceder la homologación individual a un vehículo que cumpla las disposiciones del presente Reglamento. En este caso, las autoridades de homologación aceptarán la homologación individual y permitirán la venta, matriculación y puesta en servicio del vehículo.

Artículo 32
Disposiciones específicas

1. Las disposiciones del presente capítulo podrán aplicarse a los vehículos que hayan recibido la homologación de tipo de conformidad con el presente Reglamento y hayan sido modificados antes de su primera matriculación o puesta en servicio.

2. El procedimiento establecido en el presente capítulo podrá aplicarse a un vehículo concreto durante las sucesivas fases de acabado con arreglo al procedimiento de homologación de tipo multifásica.

3. El procedimiento establecido en el presente capítulo no podrá sustituir una fase intermedia dentro de la serie normal de un procedimiento de homologación de tipo multifásica y no se podrá aplicar para obtener la homologación de la primera fase de un vehículo.

CAPÍTULO XII
MATRICULACIÓN, VENTA Y PUESTA EN SERVICIO

Artículo 33
Matriculación, venta y puesta en servicio de vehículos

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 36 y 37, 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 en el marco del presente Reglamento, solamente podrán matricularse, venderse o ponerse en servicio si van acompañados de un certificado de conformidad válido expedido de conformidad con el artículo 24.

Cuando se trate de vehículos incompletos, se permitirá la venta de estos vehículos, pero las autoridades competentes de los Estados miembros podrán denegar su matriculación permanente y su puesta en servicio mientras sigan estando incompletos.

2. Por lo que se refiere a los vehículos de series cortas, el número de vehículos matriculados, vendidos o puestos en servicio en el transcurso de un año no será superior al número de unidades que figura en la parte 1 del anexo II.

3. El apartado 1 no se aplicará a los vehículos destinados a ser utilizados por las fuerzas armadas, la protección civil, los servicios de lucha contra incendios o los servicios responsables del mantenimiento del orden público, ni tampoco a los vehículos que han recibido la homologación de tipo con arreglo a los artículos 28 o 32.

Artículo 34
Matriculación, venta y puesta en servicio de vehículos de fin de serie

1. Con las limitaciones especificadas en la parte 2 del anexo II y en el plazo establecido en el apartado 2, podrán matricularse, venderse y ponerse en servicio vehículos que se ajusten a un tipo de vehículo cuya homologación de tipo UE ya no sea válida.

   El primer párrafo 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 matriculado o puesto en servicio antes de que dicha homologación de tipo UE haya perdido su validez.

2. El apartado 1 se aplicará, en el caso de los vehículos completos, durante un período de doce 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 dieciocho 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 competente de cada Estado miembro afectado por la puesta en servicio de los vehículos en cuestión. En dicha solicitud deberá especificar todos los motivos técnicos o económicos que impiden que dichos vehículos cumplan los nuevos requisitos técnicos.

   Las autoridades competentes en cuestión decidirán, en un plazo de tres meses a partir de la recepción de la solicitud, si autorizan la matriculación de dichos vehículos dentro de su territorio y en qué cantidad.

4. Los Estados miembros garantizarán el control efectivo del número de vehículos que se matriculen y se pongan en servicio en el marco del procedimiento establecido en el presente artículo.

5. 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 23, apartado 2, letra a).

Artículo 35

Venta y puesta en servicio de componentes y unidades técnicas independientes

1. Los componentes o las unidades técnicas independientes solamente podrán venderse y ponerse en servicio si cumplen los requisitos de los actos pertinentes enumerados en el anexo 1 y si están marcados de forma adecuada de conformidad con el artículo 25.

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 venta y puesta en servicio de componentes o unidades técnicas independientes que estén exentos de una o varias disposiciones del presente Reglamento en aplicación del artículo 26 o estén destinados a su montaje en vehículos que se beneficien de las homologaciones concedidas en virtud de los artículos 28 o 29 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, los Estados miembros podrán autorizar la venta y puesta en servicio de componentes o unidades técnicas independientes que estén destinados a su montaje en vehículos que, en el momento de su puesta en servicio, no estaban sometidos a la obligación de homologación de tipo UE en virtud del presente Reglamento o de la Directiva 2003/37/CE.

CAPÍTULO XIII
CLÁUSULAS DE SALVAGUARDIA

Artículo 36

Vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes conformes al presente Reglamento

1. Cuando una autoridad nacional determine que vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes nuevos, pese a cumplir con los requisitos que les sean de aplicación o a llevar los marcados pertinentes, presentan un riesgo grave para la seguridad vial u originan serios perjuicios para el medio ambiente o la salud pública o, en el caso de los tractores, constituyen un riesgo grave para la seguridad laboral, dicha autoridad nacional podrá, durante un período máximo de seis meses, denegar la matriculación de dichos vehículos o la autorización para la venta o puesta en servicio dentro de su territorio de dichos vehículos, componentes o unidades técnicas independientes.

   En tal caso, la autoridad nacional en cuestión informará inmediatamente al fabricante, a las autoridades nacionales de los demás Estados miembros y a la Comisión, indicando

los motivos en los que se basa su decisión y, en particular, si esta se produce como resultado:

a) de la existencia de lagunas en los actos pertinentes;

b) o bien de una aplicación incorrecta de los requisitos correspondientes.

2. La Comisión consultará, lo antes posible, con las partes interesadas y, en particular, con la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo, con el fin de preparar la decisión.

3. En el caso de que las medidas mencionadas en el apartado 1 se atribuyan a lagunas de los actos pertinentes, la Comisión tomará las medidas siguientes:

a) cuando se trate de actos delegados, la Comisión modificará dichos actos en consecuencia;

b) cuando se trate de Reglamentos CEPE, la Comisión propondrá los proyectos de modificaciones necesarias de los Reglamentos CEPE pertinentes de conformidad con el procedimiento aplicable con arreglo al Acuerdo de 1958 revisado.

4. En el caso de que las medidas mencionadas en el apartado 1 se atribuyan a una aplicación incorrecta de los requisitos aplicables, la Comisión tomará las medidas necesarias para garantizar que la autoridad de homologación afectada cumpla dichos requisitos. Se informará a las autoridades de homologación de todos los Estados miembros acerca de estas medidas.

Artículo 37

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

1. Cuando determinados vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes nuevos, acompañados de un certificado de conformidad, o que llevan grabada la marca de homologación, no se ajustan al tipo homologado, la autoridad nacional que haya concedido una homologación de tipo UE tomará las medidas necesarias, incluyendo la retirada de la homologación de tipo, para garantizar que los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes, según sea el caso, que se estén fabricando sean conformes al tipo homologado. Asimismo, informará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros acerca de las medidas tomadas en un plazo de veinte días laborables.

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 disconformidad con el tipo homologado. Cuando los actos reglamentarios pertinentes permitan márgenes de tolerancia y dichos márgenes se respeten, no se considerará que un vehículo difiere del tipo homologado.

3. Cuando una autoridad de homologación nacional de otro Estado miembro demuestre que determinados vehículos, componentes o unidades técnicas independientes nuevos, acompañados de un certificado de conformidad, o que llevan grabada la marca de homologación, no se ajustan al tipo homologado, podrá solicitar a la autoridad nacional 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 nacional que concedió la homologación de tipo UE reciba una solicitud de este tipo, tomará las medidas necesarias lo antes posible y, en cualquier caso, dentro de los sesenta días laborables siguientes a la fecha de solicitud.

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

   a) en relación con 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 relación con 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 de la del propio vehículo incompleto.

   Cuando la autoridad nacional afectada reciba una solicitud de este tipo, tomará las medidas necesarias, en colaboración, si procede, con el Estado miembro que haya presentado la solicitud, lo antes posible y, en cualquier caso, dentro de los sesenta días laborables siguientes a la fecha de solicitud.

   Cuando se determine que no hay 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.

5. Las autoridades de homologación se informarán recíprocamente en el plazo de veinte días laborables de cualquier retirada de una homologación de tipo UE, así como de sus motivos.

6. Cuando la autoridad nacional que haya concedido una homologación de tipo UE impugne la disconformidad que le haya sido notificada, los Estados miembros afectados procurarán solucionar el conflicto. Se mantendrá informada a la Comisión, la cual, si fuere necesario, llevará a cabo las consultas apropiadas para llegar a un acuerdo.

Artículo 38

Piezas y equipos que suponen un riesgo significativo para el funcionamiento correcto de los sistemas esenciales

1. Se prohibirá la venta, la oferta de venta o la puesta en servicio de piezas o equipos que puedan suponer un riesgo significativo para el funcionamiento correcto de sistemas que son esenciales para la seguridad del vehículo o la eficacia medioambiental del mismo, a menos que hayan sido autorizados por una autoridad de homologación con arreglo al apartado 4 y el artículo 39, apartados 1 y 2.

   La Comisión elaborará una lista de estas piezas o equipos de conformidad con el procedimiento mencionado en el artículo 57, teniendo en cuenta la información disponible sobre lo siguiente:

   a) la gravedad del riesgo para la seguridad o la eficacia medioambiental de los vehículos equipados con las piezas y equipos en cuestión;

   b) el efecto de la imposición, en virtud del presente artículo, de un posible requisito de autorización de piezas y equipos para los consumidores y fabricantes en la fase post-venta.

2. El apartado 1 no será aplicable a las piezas y equipos originales ni a las piezas o equipos que hayan sido homologados de tipo con arreglo a las disposiciones de uno de los actos enumerados en el anexo I, excepto cuando la homologación se refiera a aspectos distintos de los contemplados en el apartado 1.

3. Se delegarán competencias a la Comisión para que adopte, cuando proceda y de conformidad con el artículo 57, un acto delegado en el que se identifiquen las piezas y los equipos mencionados en el primer párrafo cuando sean introducidos en el mercado.

4. Se podrá actualizar la lista prevista en el segundo párrafo del apartado 1 y, en la medida necesaria, se establecerán de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 57, el modelo y el sistema de numeración del certificado previstos en el apartado 4, así como los aspectos relativos al procedimiento, los requisitos que deben cumplir estas piezas, el marcado, el empaquetado y los ensayos pertinentes.

5. Estos requisitos podrán basarse en los actos enumerados en el anexo I o podrán consistir en una comparación de la pieza o del equipo con las prestaciones del vehículo original, o cualesquiera de sus piezas, según proceda. En estos casos, los requisitos deberán garantizar 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 39

Piezas y equipos que suponen un riesgo significativo para el funcionamiento correcto de los sistemas esenciales – requisitos conexos

1. A efectos del primer párrafo del apartado 1 del artículo 38, el fabricante de las piezas o equipos presentará a la autoridad de homologación 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 apartado 3. El fabricante podrá presentar únicamente una solicitud por tipo y por pieza ante una única autoridad de homologación.

   La solicitud incluirá los datos del fabricante de las piezas o equipos, el tipo, la identificación y los números de las piezas o los equipos para los que se solicita autorización, así como la denominación del fabricante del vehículo, el tipo de vehículo y, si procede, los años de fabricación y cualquier otra información que permita la identificación del vehículo al que esté destinado el montaje de dichas 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 apartado 3, expedirá un certificado al fabricante sin demora. El certificado autorizará la venta, la oferta para la venta o el montaje en vehículos, en la Comunidad, de las piezas o equipos con arreglo a lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado 2.

2. El fabricante informará sin demora a la autoridad de homologación que expidió el certificado 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 el certificado y si son necesarios nuevos ensayos.

   El fabricante será el responsable de garantizar que las piezas y los equipos se produzcan y sigan produciéndose en las condiciones para las que se expidió el certificado.

3. 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.

4. Las autoridades de homologación de los diferentes Estados miembros someterán a la Comisión todo desacuerdo sobre los certificados mencionados en el apartado 4. La Comisión tomará las medidas adecuadas para resolver el desacuerdo, incluida, en su caso, la retirada de la autorización, previa consulta a las autoridades de homologación.

5. Hasta que no se haya elaborado la lista mencionada en el segundo párrafo del apartado 1, 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 40
Llamada a revisión de vehículos

1. Cuando un fabricante que haya recibido una homologación de tipo UE de un vehículo completo deba llevar a cabo, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 765/2008[37], una llamada a revisión de vehículos ya vendidos, matriculados o puestos en servicio debido a que:

   – un sistema, componente o unidad técnica independiente instalado en el vehículo, tanto si está debidamente homologado como si no de conformidad con el presente Reglamento,

   – o bien una pieza que no esté sujeta a ningún requisito específico con arreglo a la legislación sobre la homologación de tipo, constituya un riesgo grave para la seguridad vial, la seguridad laboral o la protección de la salud pública o del medio ambiente, dicho fabricante deberá informar inmediatamente a la autoridad de homologación que haya concedido la homologación del vehículo.

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

   Las autoridades de homologación garantizarán que las medidas se aplican efectivamente en sus respectivos territorios.

3. Si la autoridad de homologación correspondiente considera que las medidas son insuficientes, o que no han sido aplicadas con la suficiente rapidez, informará a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE sin demora.

   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 de vehículos. En caso de retirada de la homologación de tipo UE de vehículos, la autoridad de homologación lo notificará por correo certificado o por medios electrónicos equivalentes en un plazo de veinte días laborables al fabricante, a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión.

[37] DO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

Artículo 41
Notificación de decisiones e interposición de recursos

Toda decisión tomada de acuerdo con las disposiciones del presente Reglamento y toda decisión por la que se deniegue o retire la homologación de tipo UE, se deniegue la matriculación o se prohíba la venta, explicará con detalle los motivos en los que se base. 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 XIV
REGLAMENTOS INTERNACIONALES

Artículo 42
Reglamentos CEPE exigidos para la homologación de tipo UE

1. Los Reglamentos CEPE a los que la Unión se ha adherido y que se enumeran en el anexo I formarán parte de la homologación de tipo UE de un vehículo en las mismas condiciones que los actos delegados en el marco del presente Reglamento. Se aplicarán a las categorías de vehículos enumeradas en las columnas correspondientes del cuadro del anexo I.

2. Cuando la Unión decida aplicar con carácter obligatorio un Reglamento CEPE a efectos de la homologación de tipo UE de vehículos con arreglo al artículo 4, apartado 4, de la Decisión 97/836/CE del Consejo[38], se modificarán los anexos del presente Reglamento como corresponda de conformidad con el procedimiento mencionado en el artículo 56, apartado 2. El acto por el que se modifiquen los anexos del presente Reglamento especificará, asimismo, las fechas de aplicación obligatoria del Reglamento CEPE o de sus modificaciones.

Artículo 43
Reglamentos CEPE y homologación de tipo UE de vehículos fabricados en series cortas

1. Los Reglamentos CEPE enumerados en el anexo I se considerarán equivalentes a los actos delegados correspondientes si tienen el mismo ámbito de aplicación y el mismo objeto.

2. Las autoridades de homologación de los Estados miembros aceptarán las homologaciones concedidas de acuerdo con dichos Reglamentos CEPE y, cuando proceda, las marcas de homologación relacionadas con ellas en lugar de las

[38] DO L 346 de 17.12.1997, p. 78.

correspondientes homologaciones y marcas de homologación concedidas de acuerdo con el presente Reglamento y sus actos delegados correspondientes.

3. En el caso de que la Comunidad haya decidido aplicar, a efectos de lo dispuesto en el apartado 1, un nuevo Reglamento CEPE o un Reglamento CEPE modificado, habrá de modificarse el anexo I, como corresponda, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 56, apartado 2.

Artículo 44
Equivalencia con otros reglamentos

1. A propuesta de la Comisión, el Consejo podrá reconocer, por mayoría cualificada, la equivalencia entre las condiciones o disposiciones para la homologación de tipo UE de sistemas, componentes y unidades técnicas independientes establecidas por el presente Reglamento y los procedimientos establecidos por reglamentos internacionales de terceros países, en el marco de acuerdos multilaterales o bilaterales entre la Comunidad y terceros países.

2. Las actas de ensayo completas expedidas con arreglo a los códigos normalizados de la OCDE enumerados en el anexo I, que se han aprobado con arreglo a las normas generales de la OCDE, podrán utilizarse como alternativa a las actas de ensayo redactadas en el marco del presente Reglamento o de otros reglamentos.

CAPÍTULO XV
INFORMACIÓN TÉCNICA FACILITADA

Artículo 45
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, sus actos de ejecución o sus actos delegados enumerados en el anexo I, que difiera de los datos aprobados por la autoridad de homologación.

2. Cuando un acto de ejecución o delegado enumerado en el anexo I 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, un componente o una unidad técnica independiente.

Esta información se facilitará en las lenguas oficiales del Estado miembro en el que vaya a venderse el vehículo. Se proporcionará, con el acuerdo de la autoridad de homologación, en el manual de instrucciones.

Artículo 46
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 38, incluidos, cuando proceda, los planos enumerados en los actos delegados que figuran en el anexo I.

   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.

2. El fabricante de componentes o unidades técnicas independientes, en su calidad de titular de un certificado de homologación de tipo UE que, de conformidad con el artículo 17, 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 enumerado en el anexo I 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 XVI
Acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento del vehículo

Artículo 47
Obligaciones de los fabricantes

1. Los fabricantes darán a los agentes independientes acceso sin restricciones y estandarizado a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, a través de sitios web 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 información incluirá la información que se requiere para el montaje de piezas o equipos en los vehículos.

2. 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) el número inequívoco de identificación del vehículo;

b) los manuales de servicio, incluidos los registros de reparaciones y mantenimiento;

c) los manuales técnicos;

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) el número de identificación de la calibración del software aplicable 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 cuando 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 automóviles 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 o una homologación de tipo nacional, el fabricante proporcionará a la autoridad de homologación pruebas de que se cumple lo dispuesto en el presente Reglamento con respecto a la información requerida en el presente artículo.

   Si en ese momento no dispone de tal información, o esta no es conforme con el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, el fabricante la proporcionará en el plazo de seis meses tras la fecha de la homologación de tipo.

9. Si durante ese período 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 sus 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 delegarán competencias a la Comisión para que adopte, de conformidad con el artículo 57, un acto delegado en el que se establezcan los requisitos detallados en relación con el 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 48

Distribución de las obligaciones en caso de que existan varios titulares de una homologación de tipo

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

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

Artículo 49

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.

2. Se considerará que la tasa no es razonable ni proporcionada si desanima a acceder a la información por no tener en cuenta en qué medida la utiliza el agente independiente. 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 50

Sanciones

1. Los Estados miembros establecerán disposiciones sobre las sanciones aplicables a los fabricantes por incumplimiento de lo dispuesto en el presente Reglamento y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones establecidas deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión a más tardar [seis meses después de la publicación del presente Reglamento], así como cualquier modificación posterior de las mismas lo antes posible.

2. Los tipos de infracciones sometidas a sanción incluirán:

a) la formulación de declaraciones falsas durante los procedimientos de homologación o los procedimientos encaminados a una recuperación;

b) la falsificación de los resultados de los ensayos para la homologación de tipo o la conformidad en circulación;

c) la omisión de datos o especificaciones técnicas que pudieran entrañar una llamada a revisión o la retirada de la homologación de tipo;

d) el uso de dispositivos de desactivación;

e) la denegación de acceso a información.

CAPÍTULO XVII
DESIGNACIÓN Y NOTIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS TÉCNICOS

Artículo 51
Designación de los servicios técnicos

1. Los servicios técnicos designados por las autoridades nacionales a los efectos del presente artículo deberán cumplir lo dispuesto en el presente Reglamento.

2. Los servicios técnicos realizarán ellos mismos o supervisarán los ensayos necesarios para la homologación o las inspecciones especificadas en el presente Reglamento o en uno de los actos enumerados en el anexo I, excepto cuando se permitan procedimientos alternativos. Sin embargo, no podrán realizar los ensayos o las inspecciones para los que no se les haya designado debidamente.

3. En función de su ámbito de competencia, los servicios técnicos se clasificarán al menos en una de las cinco 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 I;

   b) categoría B: servicios técnicos que supervisan los ensayos previstos en el presente Reglamento y en los actos enumerados en el anexo I, y que se realizan 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 como parte de la vigilancia de la conformidad de la producción;

   e) categoría E: servicios técnicos responsables de las homologaciones individuales.

4. Los servicios técnicos deberán demostrar que cuentan con las competencias adecuadas, los conocimientos técnicos específicos y la experiencia demostrada en las materias específicas reguladas por el presente Reglamento y por los actos enumerados en el anexo I. Los servicios técnicos deberán cumplir las normas establecidas en el acto delegado que sean pertinentes para las actividades que lleven a cabo. No obstante, no se exigirá este cumplimiento en lo que respecta a la última fase de un procedimiento de homologación de tipo multifásica de conformidad con el artículo 32, apartado 1.

5. Podrá designarse a una autoridad de homologación como servicio técnico para una o varias de las actividades contempladas en el apartado 3.

6. Un fabricante o un subcontratista que actúe en su nombre solo podrán ser designados como servicio técnico para las actividades de la categoría A en relación con los requisitos técnicos por los que se autoriza el autoensayo mediante un acto delegado adoptado de conformidad con el presente Reglamento.

7. Los servicios técnicos de terceros países no designados con arreglo al apartado 6 podrán ser notificados a los efectos del artículo 53 únicamente en virtud de un acuerdo bilateral o multilateral entre la Unión y el tercer país de que se trate.

8. Se delegarán competencias a la Comisión para que adopte, de conformidad con el artículo 57, un acto delegado en el que se establezcan las normas que deben cumplir los servicios técnicos y el procedimiento para la evaluación de estos servicios con el fin de garantizar que tengan el mismo elevado nivel de prestaciones en todos los Estados miembros.

Artículo 52
Evaluación de las competencias de los servicios técnicos

1. Las competencias previstas en el artículo 51 quedarán demostradas en un informe de evaluación elaborado por la autoridad competente. Este podrá incluir un certificado de acreditación expedido por un organismo de acreditación.

2. La evaluación en la que se basará el informe mencionado en el apartado 1 se realizará de conformidad con las disposiciones establecidas en un acto delegado con arreglo a lo establecido en el artículo 51, apartado 8, en el marco del presente Reglamento. El informe de evaluación se revisará transcurrido un período máximo de tres años.

3. El informe de evaluación se notificará a la Comisión si lo solicita.

4. La autoridad de homologación que se prevé designar como servicio técnico deberá demostrar el cumplimiento documentalmente. Esta documentación podrá consistir en una evaluación realizada por inspectores independientes de la actividad que se está evaluando. Estos inspectores podrán proceder de la misma organización siempre que sean gestionados de manera autónoma con respecto al personal dedicado a la actividad evaluada.

5. El fabricante o subcontratista que actúe en su nombre designado como servicio técnico deberá cumplir las disposiciones pertinentes del presente artículo.

Artículo 53
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 de todo servicio técnico designado. Notificarán asimismo toda modificación posterior de estos datos. El

acto de notificación especificará, de entre los asuntos enumerados en el anexo I, aquéllos para los que han sido designados los servicios técnicos.

2. Los servicios técnicos podrán realizar las actividades descritas en el artículo 50 a efectos de homologación de tipo para los Estados miembros que los hayan designado únicamente si han sido notificados previamente a la Comisión.

3. El mismo servicio técnico podrá ser designado y notificado por varios Estados miembros independientemente de la categoría de actividades que realice.

4. Cuando, en aplicación de un acto enumerado en el anexo I, sea necesario designar una organización específica o un organismo competente cuya actividad no esté incluida entre las contempladas en el artículo 51, la notificación se ajustará a lo dispuesto en el presente artículo.

5. La Comisión publicará en su sitio web la lista y los datos de las autoridades de homologación y de los servicios técnicos.

CAPÍTULO XVIII
MEDIDAS DE APLICACIÓN Y DELEGACIÓN

Artículo 54
Medidas de aplicación

Con el fin de establecer condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, la Comisión, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 55, adoptará actos de ejecución en los que se establezcan las siguientes medidas de aplicación:

1. información detallada sobre las disposiciones relativas a los procedimientos de homologación de tipo con arreglo al artículo 10, apartado 6, del presente Reglamento;

2. modelos del expediente del fabricante y de la ficha de características de conformidad con el artículo 12, apartado 1, del presente Reglamento;

3. un sistema de numeración de los certificados de homologación de tipo UE con arreglo al artículo 15 del presente Reglamento;

4. un modelo de certificado de homologación de tipo de conformidad con el artículo 15, apartado 5, del presente Reglamento;

5. un modelo de la lista de homologaciones de tipo UE de sistemas, componentes o unidades técnicas independientes con arreglo al artículo 16, apartado 5, del presente Reglamento;

6. un modelo de la lista de requisitos aplicables o de actos reglamentarios de conformidad con el artículo 16, apartado 6, del presente Reglamento;

7. información detallada sobre las disposiciones relativas a la conformidad de la producción con arreglo al artículo 19 del presente Reglamento;

8. un modelo de certificado de conformidad con arreglo al artículo 24 del presente Reglamento;

9. un modelo de la marca de homologación de tipo UE de conformidad con el artículo 25 del presente Reglamento.

Artículo 55
Comité

1. La Comisión estará asistida por un comité denominado «Comité Técnico sobre Vehículos Agrícolas» (CTVA).

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8. El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. El Comité aprobará su Reglamento interno.

Artículo 56
Modificación de los anexos

1. La Comisión podrá modificar, mediante actos delegados de conformidad con los artículos 57, 58 y 59, los anexos del presente Reglamento.

2. Si, en aplicación de la Decisión 97/836/CE, se adoptaran nuevos Reglamentos CEPE o modificaciones de dichos Reglamentos vigentes a los que se haya adherido la Unión, la Comisión modificará, según corresponda, el anexo I del presente Reglamento mediante un acto delegado de conformidad con los artículos 57, 58 y 59.

Artículo 57
Ejercicio de la delegación

1. Se atribuirán competencias a la Comisión durante un período indefinido de tiempo para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 7, apartado 4, el artículo 8, apartado 4, el artículo 9, apartado 5, el artículo 18, apartado 7, el artículo 38, apartados 1, 2 y 3, el artículo 47, apartado 10, el artículo 51, apartado 8 y el artículo 56.

2. La Comisión, tan pronto como adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

3. Las competencias para adoptar actos delegados se atribuyen a la Comisión con arreglo a las condiciones establecidas en los artículos 58 y 59.

Artículo 58
Revocación de la delegación

1. La delegación de competencias mencionada en el artículo 7, apartado 4, el artículo 8, apartado 4, el artículo 9, apartado 5, el artículo 18, apartado 7, el artículo 38, apartados 1, 2 y 3, el artículo 47, apartado 10, el artículo 51, apartado 8 y el artículo 56 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o el Consejo.

2. La institución que haya iniciado un procedimiento interno para decidir sobre una revocación de la delegación de competencias informará a la otra institución y a la Comisión en un plazo razonable antes de tomar una decisión definitiva, indicando las competencias delegadas que podrían ser objeto de revocación, así como los posibles motivos de la misma.

3. La decisión de revocación pondrá fin a la delegación de competencias que se especifique en dicha decisión. Surtirá efecto inmediatamente o en una fecha posterior que deberá especificarse. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor. Asimismo, se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 59
Objeciones a los actos delegados

1. El Parlamento Europeo y el Consejo podrán oponerse a un acto delegado en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación. Por iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo, dicho plazo se prorrogará un mes.

2. Si, una vez expirado dicho plazo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo han opuesto objeciones al acto delegado, o si, antes de dicha fecha, tanto el Parlamento Europeo como el Consejo informan a la Comisión de que han decidido no presentar objeciones, el acto delegado entrará en vigor en la fecha prevista en sus disposiciones.

3. Si el Parlamento Europeo o el Consejo oponen objeciones al acto delegado, este último no entrará en vigor. La institución que haya expresado objeciones al acto delegado deberá exponer sus motivos.

CAPÍTULO XIX
DISPOSICIONES FINALES

Artículo 60
Disposiciones transitorias

1. El presente Reglamento no invalidará ninguna homologación de tipo CE concedida a vehículos o a sistemas, componentes o unidades técnicas independientes con anterioridad a la fecha establecida en el artículo 64, apartado 2.

2. Las autoridades de homologación seguirán concediendo extensiones de las homologaciones a los vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes de conformidad con lo establecido en la Directiva 2003/37/CE y cualquiera de las directivas enumeradas en el artículo 56, apartado 2.

Artículo 61
Informe

1. A más tardar el 1 de enero de 2018, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre la aplicación de los procedimientos de homologación de tipo establecidos en el presente Reglamento y, en particular, sobre la aplicación del procedimiento multifásico.

2. Basándose en la información facilitada en virtud del apartado 1, la Comisión informará al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento a más tardar el 1 de enero de 2019.

Artículo 62
Derogación

1. Quedan derogadas la Directiva 2003/37/CE así como las Directivas 74/347/CEE, 76/432/CEE, 76/763/CEE, 77/537/CEE, 78/764/CEE, 80/720/CEE, 86/297/CEE, 86/298/CEE, 86/415/CEE, 87/402/CEE, 2000/25/CE, 2009/57/CE, 2009/58/CE, 2009/59/CE, 2009/60/CE, 2009/61/CE, 2009/63/CE, 2009/64/CE, 2009/66/CE, 2009/68/CE, 2009/75/CE, 2009/76/CE y 2009/144/CE con efectos a partir del 1 de enero de 2014.

2. Las referencias a estas Directivas derogadas se entenderán hechas al presente Reglamento y deberán leerse, en lo que respecta a la Directiva 2003/37/CE, con arreglo al cuadro de correspondencias que figura en el Anexo III.

Artículo 63
Modificación de la Directiva 2006/42/CE

El primer guión de la letra e) del apartado 2 del artículo 1 de la Directiva 2006/42/CE se sustituye por el texto siguiente:

«- los tractores agrícolas y forestales, con exclusión de las máquinas instaladas en dichos vehículos,».

Artículo 64
Entrada en vigor

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

2. Se aplicará a partir del 1 de enero de 2014.

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

Hecho en Bruselas, el […]

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*
[...]	*[.*

ANEXO I - Lista de requisitos para la homologación de tipo UE de vehículos

Nº	Artículo	Asunto	Referencia del documento	VM	Categorías de vehículos									
					T1	T2	T3	T 4.1	T 4.2	T 4.3	T 5	C	R	S
1	7.2.a)	Depósito de combustible			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
2	7.2.b)	Velocidad máxima			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
3	7.2.b)	Dispositivos de frenado		-/Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
4	7.2.b)	Estabilidad			NA	NA	NA	X	NA	NA	X	NA	NA	NA
5	7.2.b)	Mecanismo de dirección	CEPE 79 REV2	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
6	7.2.b)	Acoplamiento de frenos con los remolques			X	X	X	X	X	X	X	I	X	X
7	7.2.b)	Regulador de velocidad			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
8	7.2.b)	Dispositivos de limitación de velocidad			NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	NA
9	7.2.b)	Marcha atrás y aparato indicador de velocidad			NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	NA
10	7.2.c)	Campo de visión y limpiaparabrisas	CEPE 71	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
11	7.2.c)	Cristales	CEPE 43 Rev2 Mod3 Sup11		X	X	X	X	X	X	NA	I	NA	NA
12	7.2.c)	Cristales (T5)	92/22/CEE	X	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	NA
13	7.2.c)	Retrovisores			X	X	NA	X	X	X	X	I	NA	NA

14	7.2.d)	Dispositivos de alumbrado y señalización luminosa	CEPE 1 Rev4 Mod5; CEPE 3 Rev3 Mod1 Sup11; CEPE 4 Rev4 Sup14; CEPE 6 Rev4 Sup17; CEPE 7 Rev4 Sup15; CEPE 8 Rev4; CEPE 19 Rev5 Sup1; CEPE 20 Rev3; CEPE 23 Rev2 Sup15; CEPE 38 Rev2 Sup14; CEPE 98 Rev1 Sup11	Y	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
15	7.2.d)	Instalación de dispositivos de alumbrado	CEPE 86 Mod3 Sup4		X	X	X	X	X	X	X	I	X	X
16	7.2.g)	Compatibilidad electromagnética	CEPE 10 Rev3	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
17	7.2.h)	Aparato productor de señales acústicas	CEPE 28 Mod3	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
18	7.2.k)	Placa de matrícula			X	X	X	X	X	X	X	I	X	X
19	7.2.k)	Placa reglamentaria			X	X	X	X	X	X	X		X	X
20	7.2.l)	Dimensiones y masa remolcable			X	X	X	X	X	X	X	I	X	X
21	7.2.l)	Masa máxima en carga			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
22	7.2.l)	Masas de lastre			X	X	NA	X	X	X	X	I	NA	NA
23	7.2.n)	Estructuras de protección trasera			NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA
24	7.2.o)	Protección lateral			NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	X	NA
25	7.2.p)	Plataformas de carga			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA

26	7.2.q)	Dispositivos de remolque y de marcha atrás			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
27	7.2.r)	Mandos			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
28	7.2.s)	Neumáticos	CEPE 106 Mod5 Sup6		X	X	X	X	X	X	X	NA	X	X
29	7.2.t)	Compatibilidad electromagnética	CEPE 10 Rev3	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
30	8.2.a)	ROPS	Código 3 OCDE, 2010		X	NA	NA	X	X	X	X	NA	NA	NA
31	8.2.a)	ROPS	Código 8 OCDE, 2010		NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA
32	8.2.a)	ROPS (pruebas estáticas)	Código 4 OCDE, 2010		X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
33	8.2.a)	ROPS, montado delante (tractores de vía estrecha)	Código 6 OCDE, 2010		X	X	X	NA	NA	NA	X	X	NA	NA
34	8.2.a)	ROPS, montado en la parte trasera (tractores de vía estrecha)	Código 7 OCDE, 2010		NA	NA	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	NA
35	8.2.b)	FOPS, estructuras de protección contra la caída de objetos	Código 10 OCDE, 2010		X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
36	8.2.c)	Asientos de pasajeros			X		X	X	X	X	X	I	NA	NA
37	8.2.d)	Niveles sonoros (internos)			X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
38	8.2.e)	Asiento del conductor			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
39	8.2.f)	Campo de maniobra y acceso al puesto de conductor			X		X	X	X	X	X	I	NA	NA
40	8.2.g)	Tomas de fuerza			X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
41	8.2.i)	Protección de los elementos			X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA

		motores												
42	8.2.j)	Anclajes de los cinturones de seguridad	Códigos 3, 4, 6, 7 y 8 OCDE; 2010		X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
43	8.2.k)	Cinturones de seguridad			X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
44	8.2.l)	OPS, protección contra la penetración de objetos			X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA
45	8.2.m)	Sustancias peligrosas			X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
46	8.2.n)	Manual de utilización			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
47	9.2.a)	Emisiones contaminantes	97/68/CE		X	X	X	X	X	X	X	X	NA	NA
48	9.2.b)	Nivel sonoro (externo)	CEPE 51 Rev1 Mod4	Y	X	X	X	X	X	X	X	I	NA	NA

Leyenda:

X = aplicable

I= igual que para T según la categoría

Y = se aceptan como equivalentes los actos reglamentarios correspondientes para vehículos de motor

NA = no aplicable

VM = pueden aplicarse como equivalentes las directivas correspondientes para vehículos de motor de conformidad con la Directiva 2007/46/CE.

ANEXO II – Límites para series cortas y para vehículos de fin de serie

Parte 1 - Límites para series cortas

El número de unidades de un tipo que podrán ser matriculadas, puestas a la venta o puestas en servicio cada año en un Estado miembro no superará el valor que figura a continuación para la categoría de vehículo en cuestión.	
Categoría	Unidades (para cada tipo)
T	150
C	50
R	75
S	50

Parte 2 - Límites para vehículos de fin de serie

El número máximo de vehículos de uno o más tipos puestos en servicio en cada Estado miembro, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 14, no podrá superar el 10 % de los vehículos del conjunto de los tipos afectados que se hayan puesto en servicio durante los dos años precedentes en el Estado miembro en cuestión; sin embargo, no podrán ser menos de veinte.

En el certificado de conformidad de los vehículos puestos en servicio con arreglo al citado procedimiento se consignará una mención específica de este hecho.

ANEXO III - Cuadro de correspondencias

(a que hace referencia el artículo 56)

Directiva 2003/37/CE	El presente Reglamento
-	Artículo 1
Artículo 1	Artículo 2
Artículo 2	Artículo 3
Artículo 3	Artículos 10 y 11
Artículo 4	Artículo 12
Artículo 5	Artículos 18 a 21
Artículo 6	Artículos 23 y 24
Artículo 7	Artículos 31 a 33
Artículo 8, apartado 1 Artículo 8, apartado 2	Artículo 25, apartado 1 Artículos 27, 28 y 32
Artículo 9	Artículos 27 y 28
Artículo 10	Artículo 32
Artículo 11	Artículos 25 y 26
Artículo 12	Artículos 40 y 41
Artículo 13	Artículos 5, 12 y 16
Artículo 14	Artículo 35, apartado 5
Artículo 15	Capítulo XII
Artículo 16	Artículo 35, apartado 2
Artículo 17	Artículo 35, apartado 3
Artículo 18	Artículo 38
Artículo 19	Artículo 48

Artículo 20	Artículo 49
Artículo 21	Artículo 4 + capítulo VII
Artículo 22	-
Artículo 23	Artículo 2, apartado 3
Artículo 24	Artículo 56
-	Artículo 57
Artículo 25	Artículo 58
Artículo 26	-