

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2015/96 DE LA COMISIÓN

de 1 de octubre de 2014

que complementa el Reglamento (UE) n° 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los requisitos de eficacia medioambiental y de rendimiento de la unidad de propulsión de los vehículos agrícolas y forestales

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n° 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 19, apartado 6,

Considerando lo siguiente:

- (1) El mercado interior abarca un espacio sin fronteras interiores en el que se garantiza la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales. Con ese mismo fin, el Reglamento (UE) n° 167/2013 estableció un sistema exhaustivo de homologación de tipo UE y un sistema reforzado de vigilancia del mercado para los vehículos agrícolas y forestales y sus sistemas, componentes y unidades técnicas independientes.
- (2) El término «vehículos agrícolas y forestales» engloba una amplia gama de distintos tipos de vehículos de uno o más ejes y dos, cuatro o más ruedas, o vehículos de orugas, por ejemplo tractores de ruedas, tractores de orugas, remolques y equipos remolcados, que se utilizan para una gran variedad de fines agrícolas y forestales, incluidas labores con fines especiales.
- (3) En respuesta a la petición del Parlamento Europeo y con el fin de simplificar y acelerar la adopción de la legislación relativa a la homologación de tipo, en la legislación de la Unión sobre la homologación de tipo de los vehículos se introdujo un nuevo enfoque regulador con arreglo al cual el legislador, en el procedimiento legislativo ordinario, establece solamente las normas y los principios fundamentales y delega en la Comisión los poderes para adoptar actos delegados relativos a otros detalles técnicos. Según este principio, el Reglamento (UE) n° 167/2013 establece las disposiciones fundamentales en materia de seguridad funcional, seguridad laboral y eficacia medioambiental y delega en la Comisión los poderes para establecer en actos delegados las correspondientes especificaciones técnicas.
- (4) Procede, por tanto, presentar ahora los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos agrícolas y forestales en lo que se refiere a su eficacia medioambiental y al rendimiento de su unidad de propulsión.
- (5) En 2010 la Comisión estableció una estrategia europea sobre vehículos limpios y energéticamente eficientes ⁽²⁾. Esta estrategia proponía que la Unión actuara en los ámbitos en los que podía tener un claro valor añadido y complementar las acciones emprendidas por la industria y por las autoridades públicas nacionales y regionales. Tal actuación debe tener como objetivo mejorar la eficacia medioambiental de los vehículos y, al mismo tiempo, fortalecer la competitividad de la industria del automóvil de la Unión. En particular, es preciso reducir considerablemente las emisiones de hidrocarburos de los vehículos agrícolas y forestales, a fin de mejorar la calidad del aire

⁽¹⁾ DO L 60 de 2.3.2013, p. 1.

⁽²⁾ COM(2010) 186 final, de 28 de abril de 2010.

y cumplir los valores límite de contaminación. Esto debe lograrse no solo reduciendo las emisiones de hidrocarburos de estos vehículos producidas a través del tubo de escape y por evaporación, sino también ayudando a reducir los niveles de partículas volátiles.

- (6) Mediante la referencia a las disposiciones de la Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, el presente Reglamento establece los valores límite de las emisiones de gases y partículas contaminantes que deben aplicarse en fases sucesivas y el procedimiento de ensayo de los motores de combustión interna destinados a propulsar vehículos agrícolas o forestales. Los límites de emisiones establecidos para los motores de vehículos agrícolas y forestales por las fases IIIA, IIIB y IV, que fijan unos límites de emisiones de gases y partículas contaminantes ambiciosos y en consonancia con las normas internacionales, constituyen una de las medidas concebidas para reducir las emisiones de partículas y de precursores de ozono, como los óxidos de nitrógeno y los hidrocarburos.
- (7) Es necesario un método estandarizado de medición del consumo de combustible y de las emisiones de dióxido de carbono de los motores de los vehículos agrícolas y forestales para garantizar que no surjan barreras técnicas en el comercio entre Estados miembros. Además, conviene garantizar que los clientes y usuarios reciban una información objetiva y precisa.
- (8) Uno de los objetivos principales 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 introduzcan en el mercado proporcionen un nivel elevado de protección medioambiental. Ese objetivo no debe verse afectado por las piezas o los equipos que se monten en los vehículos después de su introducción en el mercado o de su entrada en servicio. Por tanto, deben adoptarse medidas adecuadas para garantizar que las piezas o los equipos que puedan montarse en vehículos agrícolas y forestales y que puedan menoscabar significativamente el funcionamiento de sistemas que sean esenciales para la protección medioambiental se sometan al control previo de una autoridad de homologación antes de introducirse en el mercado. Esas medidas deben consistir en disposiciones técnicas sobre los requisitos que las piezas y los equipos han de cumplir.
- (9) La Directiva 2003/37/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾ disponía la homologación de tipo CE de vehículo completo para los quads-ATV y los minivehículos todoterreno con volante (*side-by-side vehicles*) como vehículos agrícolas y forestales. Por consiguiente, esos tipos de vehículos también deben estar incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento por lo que respecta a los requisitos de eficacia medioambiental y de rendimiento de la unidad de propulsión, siempre que el tipo de vehículo en cuestión pertenezca a una de las categorías de vehículos a las que se refiere el Reglamento (UE) n° 167/2013.
- (10) El progreso técnico hace necesaria la adaptación de los requisitos técnicos que figuran en los anexos de la presente Directiva. Las categorías de motores, los valores límite y las fechas de ejecución deben estar en consonancia con los futuros cambios introducidos en la Directiva 97/68/CE de conformidad con el artículo 71 del Reglamento (UE) n° 167/2013.
- (11) Los requisitos de eficacia medioambiental y de rendimiento de la unidad de propulsión en relación con las emisiones de gases y partículas contaminantes no deben aplicarse a los vehículos equipados con motores no incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 97/68/CE, hasta la fecha en que tales motores entren en su ámbito de aplicación. No obstante, puede concederse a los vehículos equipados con motores no incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 97/68/CE la homologación de tipo de vehículo completo conforme al presente Reglamento.
- (12) Mediante la Decisión 97/836/CE del Consejo ⁽³⁾, la Unión se adhirió al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones (Acuerdo revisado de 1958). En su Comunicación «CARS 2020: Plan de Acción para una industria del automóvil competitiva y sostenible en Europa», la Comisión señalaba que la aceptación de reglamentos internacionales en el marco del Acuerdo de la CEPE de 1958 es la mejor manera de eliminar las barreras no arancelarias al comercio. Por tanto, los requisitos establecidos en las Directivas derogadas por el Reglamento (UE) n° 167/2013 deben sustituirse, cuando proceda, por referencias a los correspondientes reglamentos de la CEPE.

⁽¹⁾ Directiva 97/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1997, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre medidas contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de los motores de combustión interna que se instalan en las máquinas móviles no de carretera (DO L 59 de 27.2.1998, p. 1).

⁽²⁾ 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 (DO L 171 de 9.7.2003, p. 1).

⁽³⁾ 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 estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones («Acuerdo revisado de 1958») (DO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

- (13) El Reglamento (UE) n° 167/2013 establece la posibilidad de aplicar los reglamentos de la CEPE a efectos de la homologación de tipo UE de vehículos, como base de la legislación de la Unión. De conformidad con el presente Reglamento, la homologación de tipo conforme a reglamentos de la CEPE que se aplican como si fueran legislación de la Unión debe considerarse homologación de tipo UE de conformidad con el citado Reglamento y con sus actos delegados y de ejecución.
- (14) La utilización de reglamentos de la CEPE como si fueran legislación de la Unión ayuda a evitar duplicaciones no solo de los requisitos técnicos, sino también de los procedimientos de certificación y administrativos. Además, cabe esperar que la homologación de tipo directamente basada en normas acordadas a nivel internacional mejore el acceso al mercado en terceros países, en particular los que son partes contratantes del Acuerdo revisado de 1958, reforzando así la competitividad de la industria de la Unión.
- (15) Ante el alcance y las repercusiones de la acción propuesta en el sector en cuestión, las medidas de la Unión contenidas en el presente Reglamento son indispensables para alcanzar los objetivos medioambientales y de seguridad fijados, concretamente la homologación de vehículos en la Unión. Estos objetivos no pueden lograrse adecuadamente con la actuación individual de los Estados miembros.
- (16) Puesto que los requisitos de eficacia medioambiental y de rendimiento de la unidad de propulsión de los vehículos agrícolas y forestales son esenciales para la homologación de tipo de estos vehículos, el presente Reglamento debe aplicarse a partir de la fecha de aplicación del Reglamento (UE) n° 167/2013.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO Y DEFINICIONES

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece los requisitos técnicos detallados y los procedimientos de ensayo relativos a la eficacia medioambiental y al rendimiento de la unidad de propulsión por lo que respecta a las emisiones de contaminantes y a los niveles sonoros externos admisibles, así como la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos agrícolas y forestales y sus motores, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes de conformidad con el Reglamento (UE) n° 167/2013.

Artículo 2

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones del artículo 3 del Reglamento (UE) n° 167/2013. Asimismo, se entenderá por:

- 1) «contaminantes emitidos»: las emisiones de gases y partículas contaminantes de escape;
- 2) «sistema de postratamiento de las emisiones de contaminantes de escape»: el paso de los gases de escape por un dispositivo o sistema cuyo fin es modificar física o químicamente los contaminantes emitidos antes de su liberación a la atmósfera, incluidos catalizadores, filtros de partículas o cualquier otro sistema, componente o unidad técnica independiente para la reducción o el tratamiento de las emisiones de gases y partículas contaminantes de escape procedentes del motor;
- 3) «sistema de reducción de las emisiones sonoras externas»: todos los componentes y unidades técnicas independientes que comprenden el sistema de escape y de silenciador, incluido el sistema de escape, el sistema de entrada de aire, el silenciador o cualquier sistema, componente y unidad técnica independiente que influyan en los niveles sonoros externos admisibles emitidos por los vehículos agrícolas o forestales, de un tipo instalado en el vehículo en el momento de la homologación de tipo o de la extensión de la homologación de tipo;
- 4) «dispositivo anticontaminación»: un sistema de componentes o una unidad técnica independiente que forman parte del sistema de postratamiento de las emisiones de contaminantes de escape;

- 5) «dispositivo anticontaminación de recambio»: un sistema de componentes o una unidad técnica independiente destinados a sustituir, parcial o totalmente, al sistema de postratamiento de las emisiones de contaminantes de escape de un vehículo cuyo tipo ha sido homologado de conformidad con el Reglamento (UE) n° 167/2013 y con el presente Reglamento;
- 6) «tipo de motor»: una categoría de motores que no difieren en las características esenciales especificadas en el apéndice 1 del anexo II de la Directiva 97/68/CE;
- 7) «prototipo»: un motor representativo de la unidad de propulsión o la familia de motores según el punto 7 del anexo I de la Directiva 97/68/CE;
- 8) «familia de motores»: un grupo de motores de un fabricante con arreglo al punto 6 del anexo I de la Directiva 97/68/CE que, por su diseño, se espera que tengan características similares en cuanto a emisiones de contaminantes de escape y que se ajustan a los requisitos del presente Reglamento;
- 9) «motor de recambio»: un motor de nueva construcción destinado a sustituir al motor de un vehículo agrícola o forestal y que se suministra exclusivamente con este fin;
- 10) «elementos auxiliares»: todo equipo, aparato y dispositivo enumerado en el cuadro 1 del anexo 4 del Reglamento n° 120 de la CEPE, serie 01 de modificaciones;
- 11) «potencia del motor»: potencia obtenida en un banco de pruebas en el extremo del cigüeñal o su equivalente a la correspondiente velocidad del motor;
- 12) «potencia neta del motor»: potencia obtenida en un banco de pruebas en el extremo del cigüeñal o su equivalente a la correspondiente velocidad del motor, con los elementos auxiliares y los equipos enumerados en el cuadro 1 del anexo 4 del Reglamento n° 120 de la CEPE, serie 01 de modificaciones ⁽¹⁾, determinada en las condiciones atmosféricas de referencia.

CAPÍTULO II

OBLIGACIONES DE LOS FABRICANTES

Artículo 3

Obligaciones generales

1. El fabricante deberá garantizar que todos los vehículos nuevos que se introduzcan en el mercado, se matriculen o entren en servicio en la Unión, todos los motores nuevos y de recambio que se introduzcan en el mercado o entren en servicio en la Unión y todos los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes nuevos que pueden afectar a la eficacia medioambiental y al rendimiento de la unidad de propulsión del vehículo y se introduzcan en el mercado o entren en servicio en la Unión estén diseñados, fabricados y montados de modo que el vehículo, en condiciones normales de uso y con un mantenimiento acorde con las prescripciones del fabricante, cumpla los requisitos establecidos en el presente Reglamento.
2. El fabricante de vehículos, motores, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes deberá demostrar a la autoridad de homologación, mediante demostraciones y ensayos físicos, que tales vehículos, motores, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes comercializados, registrados o puestos en servicio en la Unión cumplen los requisitos técnicos detallados y los procedimientos de ensayo establecidos en los artículos 6 a 9 *bis* y en los anexos I y II de la Directiva 97/68/CE.
3. El presente artículo no se aplicará a los tipos de vehículos destinados a la exportación a terceros países.

Artículo 4

Requisitos generales sobre las emisiones de contaminantes y los niveles sonoros externos

1. El fabricante deberá cumplir los requisitos relativos a las emisiones de contaminantes que se establecen en los anexos I y II.

Asimismo, deberá cumplir los requisitos relativos al nivel sonoro externo que se establecen en el anexo III.

2. Las autoridades de homologación de tipo podrán ampliar la homologación de tipo en lo que se refiere a los requisitos de emisiones de contaminantes de escape y nivel sonoro externo a distintas variantes y versiones de vehículos y a distintos tipos y familias de motores, siempre que la variante del vehículo, la unidad de propulsión y los parámetros del sistema anticontaminación tengan un rendimiento idéntico o se mantengan dentro de los niveles especificados en el artículo 19, apartado 4, del Reglamento (UE) n° 167/2013.

⁽¹⁾ DO L 257 de 30.9.2010, p. 298.

3. El fabricante deberá informar sin demora a la autoridad de homologación de cualquier modificación de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes que pueda afectar a la eficacia medioambiental y al rendimiento de la unidad de propulsión de los vehículos agrícolas y forestales una vez que el tipo de vehículo homologado se haya introducido en el mercado de conformidad con el artículo 19 del Reglamento (UE) nº 167/2013. La obligación de información incluirá los elementos siguientes:

- a) los parámetros del tipo o la familia de motores, que figuran en el anexo II de la Directiva 97/68/CE y en el punto 9 del anexo I del presente Reglamento;
 - b) el sistema de postratamiento de las emisiones de contaminantes de escape del motor, según se indica en el punto 6 del anexo I de la Directiva 97/68/CE y en el punto 9.1 del anexo I y el punto 3.2 del anexo II del presente Reglamento;
 - c) el sistema de reducción de las emisiones sonoras externas del vehículo, de conformidad con los requisitos del anexo III.
4. Además de las disposiciones de los apartados 1, 2 y 3 y del artículo 14, el fabricante deberá cumplir los siguientes requisitos medioambientales y relativos a la unidad de propulsión:
- d) por lo que se refiere a los combustibles de referencia, los requisitos del anexo 7 del Reglamento nº 120 de la CEPE, serie 01 de modificaciones, y del anexo V de la Directiva 97/68/CE;
 - e) por lo que se refiere a los dispositivos anticontaminación y los dispositivos anticontaminación de recambio, los requisitos del apéndice 5 del anexo III de la Directiva 97/68/CE;
 - f) por lo que se refiere a los equipos de ensayo, los requisitos del anexo III de la Directiva 97/68/CE.

5. El fabricante deberá proporcionar a la autoridad de homologación pruebas de que los cambios mencionados en el apartado 3 no deterioran la eficacia medioambiental de un vehículo con respecto a la demostrada en la homologación de tipo.

6. El fabricante deberá demostrar que los dispositivos anticontaminación de recambio que requieran homologación de tipo con arreglo a los artículos 9 a 13 del presente Reglamento y se introduzcan en el mercado o entren en servicio en la Unión han sido homologados de conformidad con los requisitos técnicos detallados y los procedimientos de ensayo que figuran en el punto 4.1.1 del anexo I de la Directiva 97/68/CE, cuando proceda.

7. Los vehículos equipados con un dispositivo anticontaminación de recambio deberán cumplir los mismos requisitos de ensayo medioambiental y los mismos valores límite de emisión de contaminantes que los vehículos equipados con un dispositivo anticontaminación original.

Artículo 5

Obligaciones específicas con respecto a la homologación de tipo de vehículos o motores

1. El fabricante deberá velar por que las emisiones de gases y partículas contaminantes de escape del tipo de motor no excedan de las que se especifican para las categorías de motor y los intervalos de potencia que se incluyen en el ámbito de aplicación de la Directiva 97/68/CE.

2. El fabricante deberá velar por que el rendimiento de la unidad de propulsión se corresponda con el nivel comunicado a la autoridad de homologación en el expediente del fabricante cuando se comercialice el vehículo o antes de su entrada en servicio.

Estará prohibido utilizar dispositivos de desactivación, según se definen en el punto 2.8 *quater* del anexo I de la Directiva 97/68/CE, que reduzcan la eficacia de los equipos de control de las emisiones, de conformidad con el punto 4.1.1 del anexo III de la Directiva 97/68/CE.

3. Los cambios en la fabricación de un sistema, un componente o una unidad técnica independiente que tengan lugar después de la homologación de tipo no invalidarán esta de forma automática, a menos que se modifiquen sus características originales o sus parámetros técnicos de tal manera que se vea afectada la funcionalidad del motor o del sistema anticontaminación.

Artículo 6

Requisitos de homologación de tipo aplicables a los motores como unidades técnicas independientes

Para obtener la homologación de tipo UE de un motor o una familia de motores como unidad técnica independiente, el fabricante deberá demostrar, de conformidad con las disposiciones del anexo I del presente Reglamento, que los motores se someten a los ensayos y cumplen los requisitos del presente Reglamento y de la Directiva 97/68/CE.

CAPÍTULO III

OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS*Artículo 7***Equivalencia de homologaciones de tipo alternativas**

1. Las autoridades nacionales deberán reconocer la equivalencia de las homologaciones de tipo alternativas con respecto a una homologación concedida conforme al presente Reglamento de acuerdo con el anexo IV.
2. Además de los requisitos del párrafo primero, para que se reconozca la equivalencia de una homologación de tipo alternativa con respecto a una homologación concedida conforme al presente Reglamento, el fabricante deberá proporcionar un acceso no discriminatorio a la información relativa a la reparación y el mantenimiento del vehículo, de conformidad con el capítulo XV del Reglamento (UE) n° 167/2013 y el correspondiente acto delegado.

*Artículo 8***Medición de las emisiones de contaminantes**

Los servicios técnicos deberán medir las emisiones de contaminantes de escape de los vehículos agrícolas y forestales y de los motores de conformidad con las disposiciones de la Directiva 97/68/CE adaptadas por los requisitos del anexo I del presente Reglamento.

*Artículo 9***Medición del nivel sonoro externo**

1. Los servicios técnicos deberán medir el nivel sonoro externo de los vehículos agrícolas y forestales de la categoría T equipados con ruedas neumáticas y de la categoría C equipados con orugas de caucho, con fines de homologación de tipo, de conformidad con las condiciones y los métodos de ensayo del punto 1.3.1 del anexo III.
2. También se aplicarán las condiciones y los métodos de ensayo del punto 1.3.2 del anexo III y los resultados deberán ser registrados por los servicios técnicos con arreglo a lo dispuesto en el punto 1.3.2.4 del anexo III.
3. Los servicios técnicos deberán medir el nivel sonoro externo de los vehículos agrícolas y forestales de la categoría C equipados con orugas metálicas, con fines de homologación de tipo, de conformidad con las condiciones y los métodos de ensayo del punto 1.3.2 del anexo III, es decir, con el vehículo parado.
4. También se aplicarán las condiciones y los métodos de ensayo del punto 1.3.3 del anexo III y los resultados deberán ser registrados por los servicios técnicos.

*Artículo 10***Requisitos sobre el rendimiento de la unidad de propulsión**

Para evaluar el rendimiento de la unidad de propulsión de los vehículos agrícolas y forestales, deberán medirse la potencia neta del motor, el par del motor y el consumo específico de combustible de conformidad con el Reglamento CEPE n° 120, serie 01 de modificaciones.

*Artículo 11***Disposiciones específicas con respecto a la homologación de tipo de vehículos o motores**

1. Podrán concederse homologaciones de tipo a vehículos equipados con motores que no estén incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 97/68/CE.

2. Transcurridos veinticuatro meses tras la fecha de entrada en vigor de la legislación por la que se amplía el ámbito de aplicación de la Directiva 97/68/CE a los vehículos equipados con motores que actualmente no están incluidos en su ámbito de aplicación [o, a más tardar, el 1 de enero de 2018], los Estados miembros denegarán la concesión de homologaciones de tipo con arreglo al presente Reglamento a los vehículos que no cumplan todos los requisitos de este.

3. Las homologaciones de tipo concedidas de conformidad con el párrafo primero dejarán de ser válidas tres años después de la fecha de entrada en vigor de la legislación por la que se amplía el ámbito de aplicación de la Directiva 97/68/CE a esos motores [o, a más tardar, el 31 de diciembre de 2018].

Con efecto a partir del 1 de enero de 2019, los Estados miembros considerarán que los certificados de conformidad de vehículos nuevos ya no son válidos a efectos del artículo 38 del Reglamento (UE) n° 167/2013 y prohibirán su matriculación, venta y entrada en servicio.

4. A efectos de homologación de tipo, las fechas indicadas en el artículo 9, apartados 3 *quater*, 3 *quinqüies* y 4 *bis*, de la Directiva 97/68/CE se pospondrán tres años en relación con los vehículos agrícolas y forestales de las categorías T2, T4.1 y C2 definidos en el artículo 4, puntos 3, 6 y 9, y el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (UE) n° 167/2013 y equipados con motores de las categorías L a R. También se pospondrán en consecuencia las cláusulas de transición y exención del artículo 9, apartado 4 *bis*, y el artículo 10, apartado 5, de la Directiva 97/68/CE y del artículo 39 del Reglamento (UE) n° 167/2013.

5. Los motores de recambio deberán cumplir los mismos valores límite que el motor que va a ser sustituido tuvo que cumplir cuando se introdujo originalmente en el mercado.

6. Los motores de recambio deberán marcarse conforme al apéndice del anexo I.

Artículo 12

Procedimientos de homologación de tipo UE

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 11 y en función de la entrada en vigor de las medidas de ejecución contempladas en el artículo 68 del Reglamento (UE) n° 167/2013, las autoridades nacionales no podrán basarse en motivos relacionados con las emisiones de los vehículos para denegar al fabricante que la solicite la homologación de tipo UE o la homologación de tipo nacional de un tipo nuevo de vehículo o motor, ni prohibir la matriculación, la venta o la entrada en servicio de un vehículo nuevo o la venta o utilización de motores nuevos, si tales vehículos o motores cumplen lo dispuesto en el presente Reglamento y en sus medidas de ejecución.

Artículo 13

Comercialización o instalación en un vehículo de dispositivos anticontaminación de recambio

Los dispositivos anticontaminación de recambio que estén incluidos en la homologación de tipo de un sistema con respecto a un vehículo no estarán sujetos a ninguna homologación adicional de componente o unidad técnica independiente, de conformidad con el artículo 26, apartado 3, del Reglamento (UE) n° 167/2013.

Artículo 14

Sistema flexible

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 10, apartado 3, los Estados miembros permitirán la introducción en el mercado de un número limitado de vehículos equipados con motores que cumplan los requisitos del artículo 9 de la Directiva 97/68/CE en el marco de un sistema flexible, de conformidad con lo dispuesto en el anexo V, a petición del fabricante y a condición de que una autoridad de homologación haya concedido el permiso correspondiente para la entrada en servicio.

2. El sistema flexible establecido en el apartado 1 se aplicará a partir del momento en que comience cada fase y tendrá la misma duración que la propia fase.

El sistema flexible del punto 1.2 del anexo V se limitará a la duración de la fase III B o a un período de tres años cuando no exista una fase posterior.

3. Los tipos de vehículos que entren en servicio con arreglo al sistema flexible deberán estar equipados con tipos de motor que se ajusten a lo dispuesto en el anexo V.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

*Artículo 15***Entrada en vigor y aplicación**

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

Será aplicable a partir del 1 de enero de 2016.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro de conformidad con los Tratados.

Hecho en Bruselas, el 1 de octubre de 2014.

Por la Comisión
El Presidente
Jose Manuel BARROSO

LISTA DE ANEXOS

| Nº de anexo | Título del anexo | Página |
|-------------|---|--------|
| I | Requisitos para la homologación de tipo UE, por lo que respecta a los contaminantes emitidos, de un tipo de motor o familia de motores destinados como unidad técnica independiente a un tipo de vehículo agrícola y forestal | 15 |
| II | Requisitos para la homologación de tipo UE, por lo que respecta a los contaminantes emitidos, de un tipo de vehículo agrícola y forestal equipado con un tipo de motor o familia de motores | 21 |
| III | Requisitos relativos a las emisiones sonoras externas | 23 |
| IV | Reconocimiento de homologaciones de tipo alternativas | 27 |
| V | Disposiciones aplicables a los vehículos agrícolas y forestales y a los motores introducidos en el mercado con arreglo al sistema flexible establecido en el artículo 14 | 28 |

ANEXO I

Requisitos para la homologación de tipo UE, por lo que respecta a los contaminantes emitidos, de un tipo de motor o familia de motores destinados como unidad técnica independiente a un tipo de vehículo agrícola y forestal**1. Generalidades**

Las disposiciones de la Directiva 97/68/CE se aplicarán a la homologación de tipo UE, por lo que respecta a los contaminantes emitidos, de un tipo de motor o familia de motores destinados como unidad técnica independiente a un tipo de vehículo agrícola y forestal con las siguientes adaptaciones:

- 1.1. A efectos del presente Reglamento, las referencias a máquinas móviles no de carretera contenidas en la Directiva 97/68/CE se entenderán hechas a vehículos agrícolas y forestales.
- 1.2. A efectos del presente Reglamento, las referencias al fabricante de equipo original (OEM) contenidas en la Directiva 97/68/CE se entenderán hechas al fabricante del vehículo.
- 1.3. A efectos del presente Reglamento, las fechas para la introducción de los motores en el mercado indicadas en la Directiva 97/68/CE se entenderán como fechas para la entrada inicial en servicio de los motores y los vehículos.
- 1.4. A efectos del presente Reglamento, las fechas para la homologación de tipo de tipos y familias de motores indicadas en la Directiva 97/68/CE se entenderán como fechas de homologación de tipo UE u homologación de tipo nacional de un tipo o una familia de motores o de un tipo de vehículo.

2. Solicitud de homologación de tipo UE de un tipo o una familia de motores como unidad técnica independiente

- 2.1. La solicitud de homologación de tipo de un tipo o una familia de motores por lo que respecta a los contaminantes emitidos deberán presentarla el fabricante del motor o su representante.
- 2.2. La solicitud de homologación de tipo deberá ir acompañada del expediente del fabricante conforme al artículo 22 del Reglamento (UE) nº 167/2013 y al acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 68, letra c), de dicho Reglamento.
- 2.3. Deberá presentarse al servicio técnico encargado de realizar los ensayos de homologación un motor que reúna las características del tipo de motor o el prototipo enumeradas en el anexo I de la Directiva 97/68/CE.

3. Especificaciones y ensayos

Serán de aplicación las disposiciones del anexo I, puntos 4, 8 y 9 y apéndices 1 y 2, y de los anexos III, IV y V de la Directiva 97/68/CE.

4. Homologación de tipo de sistemas, componentes y unidades técnicas independientes

Vistas las disposiciones relativas a la homologación de tipo de los capítulos IV a VII, IX y X del Reglamento (UE) nº 167/2013, los tipos de unidades técnicas independientes, componentes y sistemas que afecten a la eficacia medioambiental y al rendimiento de la unidad de propulsión de vehículos agrícolas y forestales deberán ser homologados antes de su introducción en el mercado o su primera entrada en servicio.

De conformidad con los artículos 19 y 52 del Reglamento (UE) nº 167/2013, esos requisitos se aplican, en particular, a:

- los motores,
- los sistemas de postratamiento de las emisiones de contaminantes de escape,
- el sistema de reducción de las emisiones sonoras externas.

Las fichas de características de la homologación de tipo deberán ser conformes con los actos de ejecución adoptados con arreglo al artículo 68 del Reglamento (UE) nº 167/2013.

5. Mercado del motor

El motor deberá marcarse de conformidad con los requisitos del artículo 34 del Reglamento (UE) nº 167/2013 y del acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 68, letra h), de dicho Reglamento.

6. Conformidad de la producción

Además de lo dispuesto en el artículo 28 del Reglamento (UE) n° 167/2013, la conformidad de la producción de motores se comprobará de acuerdo con las disposiciones del punto 5 del anexo I de la Directiva 97/68/CE.

7. Notificación sobre la expedición de homologaciones

El fabricante debe notificar a los Estados miembros, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 31 y el capítulo XVI del Reglamento (UE) n° 167/2013, la concesión, extensión, denegación o retirada de la homologación, o el cese definitivo de la producción, de un tipo de motor con arreglo al presente anexo o de un tipo de vehículo agrícola y forestal con arreglo al anexo II.

8. Vigilancia del mercado

Visto el artículo 7 del Reglamento (UE) n° 167/2013, la vigilancia del mercado deberá llevarse a cabo de conformidad con los actos de ejecución adoptados con arreglo al artículo 68, letras g), j) y m), de dicho Reglamento.

9. Familia de motores

9.1. *Parámetros que definen una familia de motores*

La familia de motores podrá definirse mediante parámetros básicos de diseño que habrán de ser comunes a todos los motores de la familia. En algunos casos podrá haber interacción de parámetros. Estos efectos también deben tenerse en cuenta para garantizar que en una familia solo se incluyan motores con características similares en cuanto a emisiones de contaminantes de escape.

Para que un motor se considere parte de una familia de motores, deberá tener en común la siguiente lista de parámetros básicos:

9.1.1. Ciclo de combustión: dos tiempos o cuatro tiempos

9.1.2. Medio refrigerante: aire, agua o aceite

9.1.3. Cilindrada unitaria

— entre el 85 % y el 100 % de la mayor cilindrada dentro de la familia de motores

9.1.4. Método de aspiración del aire: atmosférico o sobrealimentado

9.1.5. Tipo de combustible: gasóleo o gasolina

9.1.6. Tipo o diseño de la cámara de combustión

9.1.7. Válvulas y lumbreras: configuración, tamaño y número

9.1.8. Sistema de alimentación de combustible

para gasóleo:

— bomba-tubo-inyector

— bomba en línea

— bomba distribuidora

— elemento único

— inyector unitario

para gasolina:

— carburador

— inyección de combustible por lumbreras

— inyección directa

9.1.9. Características diversas:

— recirculación de gases de escape

— inyección o emulsión de agua

— inyección de aire

- sistema de refrigeración del aire de admisión
- tipo de encendido (compresión o chispa)

9.1.10. Postratamiento del escape:

- catalizador de oxidación
- catalizador de reducción
- catalizador de tres vías
- reactor térmico
- filtro de partículas

9.2. *Elección del prototipo*

- 9.2.1. El prototipo de la familia de motores deberá elegirse utilizando como criterio primario la máxima cantidad de combustible alimentado por carrera a la velocidad de giro de par máximo declarada, de conformidad con las características esenciales de la familia de motores indicadas en el apéndice 2 del anexo II de la Directiva 97/68/CE. En el caso de que dos o más motores cumplan este criterio, el prototipo se elegirá aplicando como criterio secundario la máxima cantidad de combustible alimentado por carrera a la velocidad de giro nominal. En determinadas circunstancias, la autoridad de homologación podrá considerar que la mejor manera de caracterizar la tasa de emisiones más desfavorable de la familia es someter a ensayo un segundo motor. De ese modo, la autoridad de homologación podrá elegir un motor adicional para efectuar ensayos basados en las características que indiquen que, de todos los motores de la familia, este puede ser el que tenga los niveles más elevados de emisiones.
- 9.2.2. Si los motores de una misma familia poseen otras características variables que pudiera considerarse que afectan a los contaminantes emitidos, estas también deben determinarse y tomarse en consideración al seleccionar el prototipo.
-

*Apéndice***Marcado de los motores**

1. Todo motor homologado como unidad técnica independiente debe llevar las indicaciones siguientes:
 - a) la marca o el nombre comercial del fabricante;
 - b) el tipo y, en su caso, la familia, así como el número individual de identificación;
 - c) la marca de homologación de tipo UE conforme con el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 68, letra h), del Reglamento (UE) n° 167/2013.
2. Las marcas mencionadas en el punto 1 deberán durar toda la vida útil del motor y permanecer claramente legibles e indelebles. Si se utilizan etiquetas o placas, deberán fijarse de modo que duren también toda la vida útil del motor y no puedan retirarse sin ser destruidas o deterioradas.
3. Las marcas mencionadas en el punto 1 deben colocarse en una parte del motor que sea necesaria para su funcionamiento normal y que, por lo general, no sea preciso cambiar durante el período de vida del motor. Las marcas deben ubicarse de manera que sean fácilmente visibles para un individuo medio una vez instalados en el vehículo agrícola y forestal el motor y todos los elementos auxiliares necesarios para su funcionamiento. Cuando haya que retirar un capó para que pueda verse la marca, se considerará cumplido el presente requisito si dicho capó es fácil de retirar.

En caso de duda sobre el cumplimiento del presente requisito, este se considerará cumplido si se añade una marca adicional en la que figuren, como mínimo, el número de identificación del motor y el nombre, el nombre comercial o el logotipo del fabricante. Esa marca adicional deberá fijarse en un componente principal —o junto a él— que, en condiciones normales, no sea preciso cambiar durante el período de vida del motor y sea fácilmente accesible, sin necesidad de herramientas, al efectuar las operaciones habituales de mantenimiento; de lo contrario, debe colocarse en el cárter del motor, alejada de la marca original. La marca original y, en su caso, la marca adicional deberán ser claramente visibles una vez instalados todos los elementos auxiliares necesarios para el funcionamiento del motor. Estará autorizado un capó que cumpla lo dispuesto en el párrafo anterior. La marca adicional deberá colocarse, con preferencia, directamente en la parte superior del motor y de manera duradera, por ejemplo mediante un grabado, un adhesivo o una placa que se ajusten a los requisitos del punto 2.

4. Los motores deben clasificarse por medio de sus números de identificación de manera que pueda determinarse sin ambigüedades la secuencia de producción.
 5. Antes de salir de la cadena de producción, los motores deben llevar ya todas las marcas exigidas.
 6. La ubicación exacta de las marcas del motor deberá declararse en la ficha de características, de conformidad con el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 68, letra h), del Reglamento (UE) n° 167/2013.
 7. En el caso de los motores de recambio, deberá fijarse al motor una etiqueta, en forma de placa metálica, con el texto «MOTOR DE RECAMBIO».
-

ANEXO II

Requisitos para la homologación de tipo UE, por lo que respecta a los contaminantes emitidos, de un tipo de vehículo agrícola y forestal equipado con un tipo de motor o familia de motores**1. Generalidades**

Salvo disposición en contrario del presente Reglamento, serán de aplicación las definiciones, los símbolos, las abreviaturas, las especificaciones y los ensayos, la especificación de las evaluaciones de conformidad de la producción, los parámetros para la definición de la familia de motores y la elección del prototipo según el anexo I de la Directiva 97/68/CE.

2. Solicitud de homologación de tipo UE de un tipo de vehículo agrícola y forestal

2.1. Solicitud de homologación de tipo UE de un tipo de vehículo agrícola y forestal por lo que respecta a los contaminantes emitidos

2.1.1. La solicitud de homologación de tipo de un tipo de vehículo agrícola y forestal por lo que respecta a los contaminantes emitidos deberá presentarla el fabricante del vehículo agrícola y forestal o su representante.

2.1.2. Deberá ir acompañada de la ficha de características, de conformidad con el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 68, letra a), del Reglamento (UE) n° 167/2013.

2.1.3. El fabricante deberá presentar al servicio técnico encargado de realizar los ensayos de homologación un motor de vehículo agrícola y forestal que reúna las características del tipo de motor o del prototipo conforme a las disposiciones del anexo I del presente Reglamento y del anexo VII de la Directiva 97/68/CE.

2.2. Solicitud de homologación de tipo UE de un tipo de vehículo agrícola y forestal con motor homologado

2.2.1. La solicitud de homologación de tipo de un tipo de vehículo agrícola y forestal por lo que respecta a los contaminantes emitidos deberá presentarla el fabricante del vehículo agrícola y forestal o su representante.

2.2.2. Deberá ir acompañada de la ficha de características conforme con el modelo de los actos de ejecución adoptados con arreglo al artículo 68, letras a) y l), del Reglamento (UE) n° 167/2013 y de una copia del certificado de homologación de tipo UE del motor o familia de motores y, si procede, de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes que se instalen en el tipo de vehículo agrícola y forestal.

3. Especificaciones y ensayos

3.1. Generalidades

Serán de aplicación las disposiciones del anexo I, puntos 4, 8 y 9 y apéndices 1 y 2, y de los anexos III, IV y V de la Directiva 97/68/CE.

3.2. Instalación del motor en el vehículo

La instalación del motor en el vehículo deberá cumplir los requisitos siguientes en lo que se refiere a la homologación de tipo del motor:

3.2.1. la depresión de admisión no deberá exceder de la especificada con relación al motor de tipo homologado;

3.2.2. la contrapresión de escape no deberá exceder de la especificada con relación al motor de tipo homologado.

3.3. Los componentes del vehículo que puedan afectar a los contaminantes emitidos deberán diseñarse, fabricarse y montarse de manera que, en las condiciones normales de funcionamiento del vehículo y a pesar de las vibraciones a que este pueda estar sometido, cumplan los requisitos técnicos del presente Reglamento.

4. Homologación

Deberá expedirse un certificado de homologación de tipo conforme al acto de ejecución adoptado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 68, letra a), del Reglamento (UE) n° 167/2013 para todo tipo de vehículo agrícola y forestal que esté equipado con un motor respecto del cual se haya expedido un certificado de homologación de tipo conforme al anexo I del presente Reglamento o una homologación de tipo equivalente conforme al anexo IV del presente Reglamento.

ANEXO III

Requisitos relativos a las emisiones sonoras externas**1. Niveles sonoros externos admisibles****1.1. Instrumentos de medida**

El sistema de instrumentación, que incluye los micrófonos, los cables y, si se utiliza, un parabrisas, deberá cumplir los requisitos de un instrumento de medida de la clase 1 según la norma 61672-1:2002 de la CEI. Los filtros deberán cumplir los requisitos correspondientes a un instrumento de la clase 1 según la norma 61260:1995 de la CEI.

1.2. Condiciones de medición

Las mediciones deberán efectuarse con el vehículo agrícola y forestal en orden de marcha sin carga, en una zona despejada y suficientemente silenciosa [ruido ambiente y ruido del viento 10 dB(A), como mínimo, por debajo del nivel sonoro externo objeto de la medición].

Dicha zona podrá consistir, por ejemplo, en un espacio abierto de 50 m de radio con una parte central, de 20 m de radio como mínimo, prácticamente horizontal; podrá estar revestida de hormigón, de asfalto o de un material similar y en ningún caso estar cubierta de nieve en polvo, de hierbas altas, de tierra suelta o de ceniza.

El revestimiento de la pista de ensayo deberá ser de tal naturaleza que los neumáticos no produzcan un ruido excesivo. Esta condición solo será necesaria para la medición del nivel sonoro externo de los vehículos agrícolas y forestales en movimiento.

Las mediciones se efectuarán con buen tiempo y poco viento. Solo podrá permanecer cerca del vehículo agrícola y forestal o del micrófono el observador que efectúe las lecturas del aparato, ya que la presencia de espectadores cerca de ellos puede influir sensiblemente en las lecturas. No se tendrán en cuenta en las lecturas las fluctuaciones marcadas del indicador que no parezcan guardar relación con las características del nivel sonoro general.

1.3. Método de medición**1.3.1. Medición del nivel sonoro externo con el vehículo agrícola y forestal en movimiento**

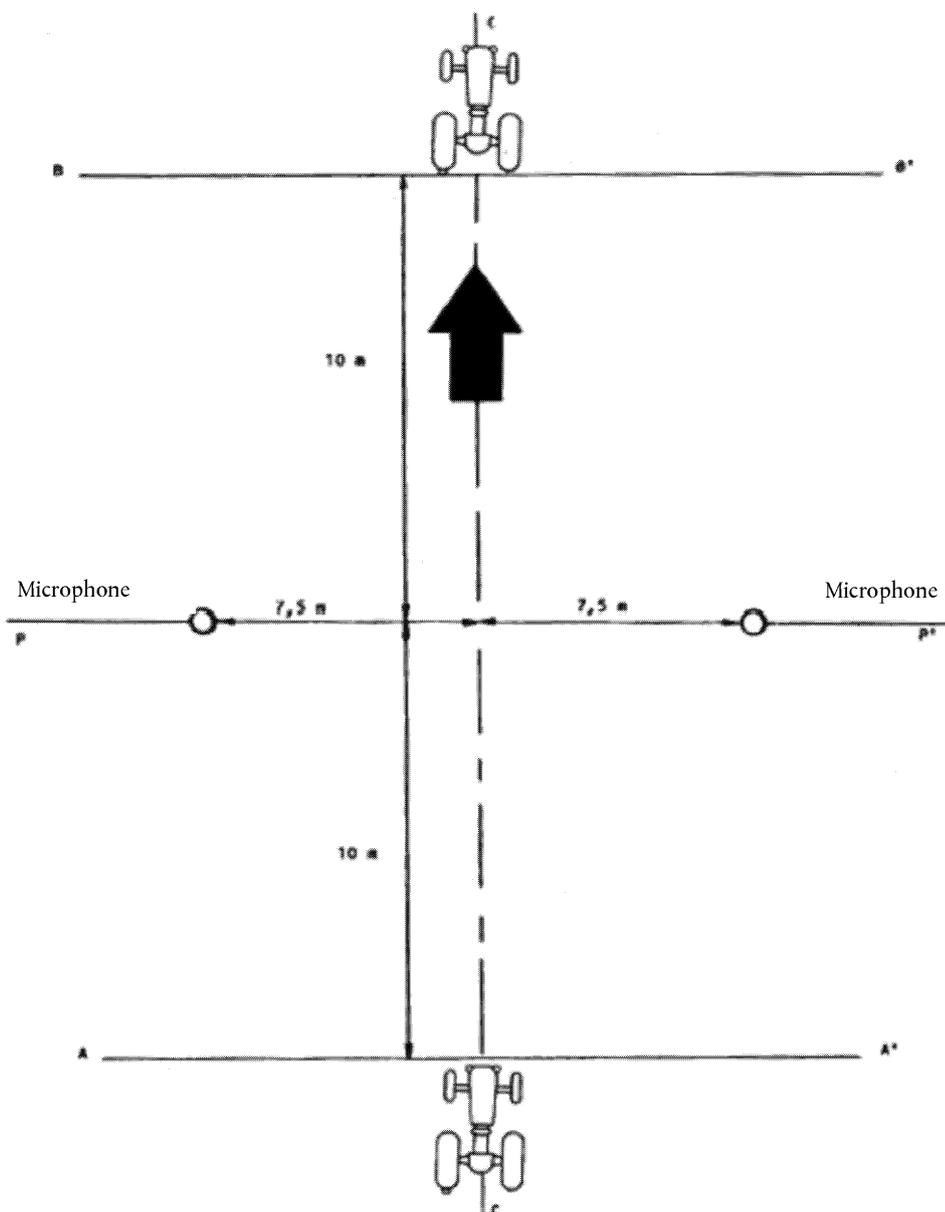
Deberán efectuarse, por lo menos, dos mediciones a cada lado del vehículo agrícola y forestal. Podrán efectuarse mediciones preliminares de ajuste, pero no se tendrán en cuenta.

El micrófono se colocará a 1,2 m del suelo y a una distancia de 7,5 m del eje de desplazamiento CC del vehículo agrícola y forestal, medida siguiendo la perpendicular PP' a dicho eje (figura 1).

Sobre la pista de ensayo se trazarán dos líneas, AA' y BB', paralelas a la línea PP' y situadas respectivamente a una distancia de 10 metros por delante y por detrás de dicha línea. Los vehículos agrícolas y forestales se aproximarán a la línea AA' a una velocidad constante, según se especifica a continuación. A continuación se acelerará a fondo tan rápido como sea posible y se mantendrá esa aceleración hasta que la parte trasera de los vehículos agrícolas y forestales sobrepase la línea BB'; entonces volverá a soltarse el acelerador lo más rápidamente posible. Si el vehículo agrícola y forestal está acoplado a un remolque, este no se tendrá en cuenta al determinar cuándo se sobrepasa la línea BB'.

El nivel sonoro máximo registrado constituirá el resultado de la medición.

Figura 1



- 1.3.1.1. La velocidad del ensayo deberá equivaler a las tres cuartas partes de la velocidad máxima por construcción (v_{max}) declarada por el fabricante que puede alcanzarse con la marcha más rápida utilizada para el desplazamiento por carretera.
- 1.3.1.2. Interpretación de los resultados
 - 1.3.1.2.1. Para tener en cuenta las inexactitudes de los aparatos de medida, el resultado de cada medición se determinará restando 1 dB(A) al valor leído en el aparato.
 - 1.3.1.2.2. Las mediciones se considerarán válidas si la diferencia entre dos mediciones consecutivas en un mismo lado del vehículo agrícola y forestal no es superior a 2 dB(A).
 - 1.3.1.2.3. El resultado del ensayo será el nivel sonoro medido más alto. Si ese resultado supera en 1 dB(A) el nivel sonoro máximo admisible para la categoría de vehículos agrícolas y forestales sometida a ensayo, se efectuarán otras dos mediciones. Tres de los cuatro resultados así obtenidos deben hallarse dentro de los límites prescritos.

1.3.2. Medición del nivel sonoro externo con el vehículo agrícola y forestal parado

1.3.2.1. Posición del sonómetro

Las mediciones deberán realizarse en el punto X (indicado en la figura 2), a una distancia de 7 m de la superficie más próxima del vehículo agrícola y forestal. El micrófono se colocará a 1,2 m del suelo.

1.3.2.2. Deberán efectuarse por lo menos dos mediciones.

1.3.2.3. Condiciones de ensayo de los vehículos agrícolas y forestales

El motor de un vehículo agrícola y forestal sin regulador de velocidad se hará funcionar a tres cuartos del número de revoluciones por minuto con el que, según el fabricante del vehículo, desarrolle su potencia máxima. El número de revoluciones por minuto del motor se medirá con un instrumento independiente, por ejemplo un banco de rodillos y un cuentarrevoluciones. Si el motor va provisto de un regulador que impide que el motor sobrepase la velocidad a la que desarrolla su potencia máxima, se hará funcionar a la velocidad máxima que permita el regulador.

El motor deberá calentarse hasta su temperatura normal de funcionamiento antes de proceder a las mediciones.

1.3.2.4. Interpretación de los resultados

Todas las lecturas registradas del nivel sonoro externo deberán indicarse en el acta. La potencia del motor deberá registrarse conforme a lo dispuesto en el artículo 9 del presente Reglamento. También deberá indicarse el estado de carga del vehículo agrícola y forestal.

Las mediciones se considerarán válidas si la diferencia entre dos mediciones consecutivas en un mismo lado del vehículo agrícola y forestal no es superior a 2 dB(A).

El mayor valor registrado constituirá el resultado de la medición.

1.3.3. Disposiciones relativas al ensayo del nivel sonoro externo de vehículos de la categoría C con orugas metálicas en movimiento

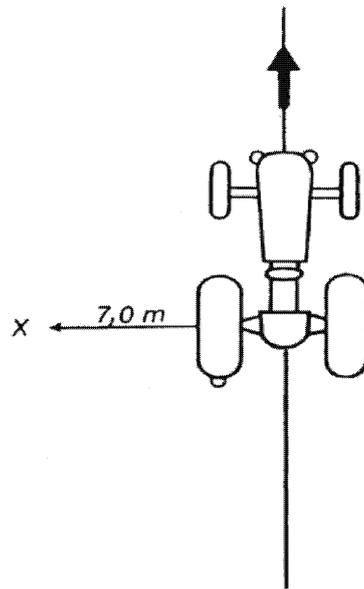
El nivel de ruido de los vehículos agrícolas y forestales de la categoría C equipados con orugas metálicas se medirá con un vehículo en orden de marcha sin carga que se desplace a una velocidad constante de 5 km/h ($\pm 0,5$ km/h), con el motor a la velocidad asignada, sobre una capa de arena húmeda, de conformidad con el apartado 5.3.2 de la norma ISO 6395:2008. El micrófono deberá situarse según lo dispuesto en el punto 1.3.1. El valor medido del ruido se recogerá en el acta de ensayo.

2. Sistema de escape (silenciador)

2.1. Si el vehículo agrícola y forestal está provisto de un dispositivo destinado a reducir el ruido del escape (silenciador), serán de aplicación los requisitos del presente punto. Si el tubo de admisión del motor está equipado con un filtro de aire necesario para garantizar el cumplimiento del nivel sonoro admisible, dicho filtro se considerará parte del silenciador y estará igualmente sujeto a los requisitos del presente punto 2.

El tubo de escape deberá colocarse de modo que los gases de escape no puedan penetrar en la cabina.

Figura 2

Posiciones de medición para vehículos agrícolas y forestales parados

- 2.2. Deberá adjuntarse como anexo al certificado de homologación de tipo del vehículo agrícola y forestal un dibujo del sistema de escape.
- 2.3. El silenciador debe llevar marcada una referencia a su marca y a su tipo, claramente legible e indeleble.
- 2.4. La fabricación de silenciadores con materiales fibrosos absorbentes estará permitida únicamente si se cumplen las siguientes condiciones:
 - 2.4.1. el material fibroso absorbente no podrá colocarse en las partes del silenciador por las que pasen los gases;
 - 2.4.2. deben emplearse dispositivos adecuados para garantizar que el material fibroso absorbente permanezca en su sitio durante toda la vida útil del silenciador;
 - 2.4.3. el material fibroso absorbente debe resistir una temperatura superior en un 20 %, como mínimo, a la temperatura de funcionamiento (grados C) que pueda alcanzarse en la parte del silenciador donde se encuentre.

ANEXO IV

Reconocimiento de homologaciones de tipo alternativas

Las siguientes homologaciones de tipo y, en su caso, las correspondientes marcas de homologación se reconocen como equivalentes a las concedidas con arreglo al presente Reglamento:

- a) en el caso de los motores de las categorías H, I, J y K (fase III A) especificados en el artículo 9, apartados 3 *bis* y 3 *ter*, de la Directiva 97/68/CE, las homologaciones de tipo conforme a los puntos 3.1, 3.2 y 3.3 del anexo XII de dicha Directiva;
- b) en el caso de los motores de las categorías L, M, N y P (fase III B) especificados en el artículo 9, apartado 3 *quater*, de la Directiva 97/68/CE, las homologaciones de tipo conforme a los puntos 4.1, 4.2 y 4.3 del anexo XII de dicha Directiva;
- c) en el caso de los motores de las categorías Q y R (fase IV) especificados en el artículo 9, apartado 3 *quinqües*, de la Directiva 97/68/CE, las homologaciones de tipo conforme a los puntos 5.1 y 5.2 del anexo XII de dicha Directiva.

ANEXO V

Disposiciones aplicables a los vehículos agrícolas y forestales y a los motores introducidos en el mercado con arreglo al sistema flexible establecido conforme al artículo 14

1. Actuación del fabricante de vehículos agrícolas y forestales

1.1. Excepto durante la fase III B, todo fabricante de vehículos agrícolas y forestales que desee acogerse al sistema flexible deberá solicitar a la autoridad de homologación el permiso para introducir en el mercado vehículos agrícolas y forestales de conformidad con las disposiciones pertinentes del presente anexo. El número de vehículos agrícolas y forestales no deberá superar los límites indicados en los puntos 1.1.1 y 1.1.2. Los motores deberán cumplir los requisitos del artículo 9 de la Directiva 97/68/CE.

1.1.1. El número de vehículos agrícolas y forestales introducidos en el mercado con arreglo al sistema flexible no deberá superar, en cada categoría de motores, el 20 % del número anual de vehículos introducidos en el mercado por el fabricante que estén equipados con motores incluidos en esa gama de potencias (calculado como la media de las ventas de los cinco últimos años en el mercado de la Unión). Si un fabricante ha introducido en el mercado de la Unión vehículos agrícolas y forestales durante un período inferior a cinco años, la media se calculará sobre la base del período efectivo durante el cual haya introducido tales vehículos en el mercado de la Unión.

1.1.2. Como alternativa a lo dispuesto en el punto 1.1.1, el número de vehículos agrícolas y forestales introducidos en el mercado con arreglo al sistema flexible en cada gama de potencias no deberá rebasar los límites siguientes:

| Gama de potencias del motor P (kW) | Número de vehículos |
|------------------------------------|---------------------|
| $19 \leq P < 37$ | 200 |
| $37 \leq P < 75$ | 150 |
| $75 \leq P < 130$ | 100 |
| $130 \leq P \leq 560$ | 50 |

1.2. Durante la fase III B, todo fabricante de vehículos que desee acogerse al sistema flexible deberá solicitar a la autoridad de homologación el permiso para introducir en el mercado vehículos agrícolas y forestales de conformidad con las disposiciones pertinentes del presente anexo. El número de vehículos agrícolas y forestales no deberá superar los límites indicados en los puntos 1.2.1 y 1.2.2. Los motores deberán cumplir los requisitos del artículo 9 de la Directiva 97/68/CE.

1.2.1. El número de vehículos agrícolas y forestales introducidos en el mercado con arreglo al sistema flexible no deberá superar, en cada gama de potencias del motor, el 40 % del número anual de vehículos introducidos en el mercado por el fabricante que estén equipados con motores de esa categoría (calculado como la media de las ventas de los cinco últimos años en el mercado de la Unión). Si un fabricante ha comercializado en la Unión vehículos agrícolas y forestales durante un período inferior a cinco años, la media se calculará sobre la base del período efectivo durante el cual haya comercializado tales vehículos en la Unión.

1.2.2. Como alternativa a lo dispuesto en el punto 1.2.1, el número de vehículos agrícolas y forestales introducidos en el mercado con arreglo al sistema flexible en cada gama de potencias no deberá rebasar los límites siguientes:

| Gama de potencias del motor P (kW) | Número de vehículos |
|------------------------------------|---------------------|
| $19 \leq P < 37$ | 200 |
| $37 \leq P < 75$ | 175 |
| $75 \leq P < 130$ | 250 |
| $130 \leq P \leq 560$ | 125 |

- 1.3. El fabricante de vehículos deberá incluir lo siguiente en su solicitud dirigida a la autoridad de homologación:
 - a) una muestra de las etiquetas que vayan a fijarse en cada vehículo agrícola y forestal en el que vaya a instalarse un motor introducido en el mercado con arreglo al sistema flexible; las etiquetas deberán llevar el siguiente texto: «VEHÍCULO AGRÍCOLA Y FORESTAL N.º... (secuencia de vehículos) DE ... (número total de vehículos en la gama de potencias correspondiente), CON MOTOR N.º ... PROVISTO DE LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO [por ejemplo, de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 97/68/CE, u homologación de tipo alternativa reconocida de conformidad con el anexo IV del Reglamento Delegado (UE) 2015/96 de la Comisión]»;
 - b) una muestra de la etiqueta suplementaria que vaya a fijarse en el motor con el texto mencionado en el punto 2.2.
- 1.4. El fabricante de vehículos agrícolas y forestales deberá proporcionar a la autoridad de homologación toda la información necesaria relacionada con la aplicación del sistema flexible que dicha autoridad le solicite con el fin de adoptar una decisión.
- 1.5. Cada doce meses, el fabricante de los vehículos deberá presentar a las autoridades de homologación de cada Estado miembro en cuyo mercado se introduzcan los vehículos agrícolas y forestales un informe sobre la aplicación del sistema flexible al que se acoja. El informe deberá incluir datos acumulados sobre el número de vehículos agrícolas y forestales introducidos en el mercado conforme al sistema flexible, los números de serie de los motores y de los vehículos y los Estados miembros en los que estos hayan entrado en servicio. Este procedimiento se mantendrá mientras se aplique el sistema flexible, sin excepciones.

2. Actuación del fabricante de motores

- 2.1. Todo fabricante de motores podrá introducir motores en el mercado con arreglo al sistema flexible autorizado de conformidad con los puntos 1 y 3.
- 2.2. El fabricante etiquetará estos motores con el texto siguiente: «Motor introducido en el mercado con arreglo al sistema flexible», de conformidad con los requisitos del anexo XIII de la Directiva 97/68/CE.

3. Actuación de la autoridad de homologación

La autoridad de homologación evaluará el contenido de la solicitud relativa al sistema flexible y de los documentos que se le adjunten. A continuación informará al fabricante de vehículos agrícolas y forestales de su decisión de permitir o no el recurso solicitado al sistema flexible.
