



2025/1117

12.6.2025

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2025/1117 DE LA COMISIÓN

de 3 de abril de 2025

por el que se modifican los Reglamentos Delegados (UE) 2015/68 y (UE) 2015/208 en lo relativo a los requisitos de frenado de vehículos y a los requisitos de seguridad funcional de los vehículos para 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.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos ⁽¹⁾, y en particular su artículo 17, apartado 5, y su artículo 49, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) A fin de permitir el uso de pivotes de acoplamiento en vehículos remolcados con barra de tiro rígida, es necesario garantizar su seguridad funcional. Por lo tanto, es preciso establecer requisitos de frenado para dichas combinaciones de tractores y vehículos remolcados.
- (2) Se sigue utilizando una cantidad significativa de vehículos remolcados con acoplamientos de conducto único. A fin de evitar que se produzcan accidentes a causa de una conexión incorrecta de los sistemas de frenado y garantizar que los vehículos remolcados equipados con un sistema de conducto único funcionen correctamente cuando estén conectados a tractores equipados con dos conductos de control, deben especificarse los requisitos aplicables a esas combinaciones para garantizar el nivel de seguridad exigido por medio de los requisitos de homologación de tipo.
- (3) El Reglamento n.º 148 de las Naciones Unidas combina las disposiciones de los Reglamentos n.º 4, 6, 7, 23, 38, 50, 77, 87 y 91 de las Naciones Unidas en un único Reglamento de las Naciones Unidas para simplificar los Reglamentos de las Naciones Unidas sobre alumbrado y señalización luminosa, así como para mejorar la claridad, consolidar y racionalizar la complejidad de los requisitos al reducir el número de Reglamentos de las Naciones Unidas por medio de un ejercicio de redacción que no modifica ninguno de los requisitos técnicos detallados ya vigentes hasta la fecha de entrada en vigor del Reglamento n.º 148 de las Naciones Unidas. Por lo tanto, el Reglamento n.º 148 de las Naciones Unidas debe incluirse en la lista de los Reglamentos aplicables de las Naciones Unidas como requisito alternativo.
- (4) El Reglamento n.º 149 de las Naciones Unidas combina las disposiciones de los Reglamentos n.º 19, 98, 112, 113, 119 y 123 de las Naciones Unidas en un único Reglamento de las Naciones Unidas para simplificar los Reglamentos de las Naciones Unidas sobre alumbrado y señalización luminosa, así como para mejorar la claridad, consolidar y racionalizar la complejidad de los requisitos al reducir el número de Reglamentos de las Naciones Unidas por medio de un ejercicio de redacción que no modifica ninguno de los requisitos técnicos detallados ya vigentes hasta la fecha de entrada en vigor del Reglamento n.º 149 de las Naciones Unidas. Por lo tanto, el Reglamento n.º 149 de las Naciones Unidas debe incluirse en la lista de los Reglamentos aplicables de las Naciones Unidas como requisito alternativo.
- (5) El Reglamento n.º 150 de las Naciones Unidas combina las disposiciones de los Reglamentos n.º 3, 27, 69, 70 y 104 de las Naciones Unidas en un único Reglamento de las Naciones Unidas para simplificar los Reglamentos de las Naciones Unidas sobre alumbrado y señalización luminosa, así como para mejorar la claridad, consolidar y racionalizar la complejidad de los requisitos al reducir el número de Reglamentos de las Naciones Unidas por medio de un ejercicio de redacción que no modifica ninguno de los requisitos técnicos detallados ya vigentes hasta la fecha de entrada en vigor del Reglamento n.º 150 de las Naciones Unidas. Por lo tanto, el Reglamento n.º 150 de las Naciones Unidas debe incluirse en la lista de los Reglamentos aplicables de las Naciones Unidas como requisito alternativo.

⁽¹⁾ DO L 60 de 2.3.2013, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/167/oj>.

- (6) Las modificaciones de los Reglamentos Delegados (UE) 2015/68 ⁽²⁾ y (UE) 2015/208 ⁽³⁾ de la Comisión están relacionadas con la seguridad y reflejan los avances tecnológicos. Por estas razones, procede adoptarlas en un único acto.
- (7) A fin de reflejar el progreso técnico, conviene introducir requisitos en materia de seguridad eléctrica que ya se hayan desarrollado para otras categorías de vehículos con un grupo motopropulsor eléctrico, a los que seguirán otros requisitos en términos de impactos mecánicos, durabilidad, ciberseguridad y actualizaciones de software.
- (8) Procede, por tanto, modificar en consecuencia los Reglamentos Delegados (UE) 2015/68 y (UE) 2015/208.
- (9) Los cambios en los artículos 16 y 17 del Reglamento Delegado (UE) 2015/68 reflejan la evolución técnica real. Obligar a los fabricantes de vehículos a introducir un ajuste en la producción solo durante el breve período anterior a la publicación de este Reglamento supondría una carga administrativa innecesaria. Por lo tanto, está justificado aplicar el presente Reglamento lo antes posible y con carácter retroactivo.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones del Reglamento Delegado (UE) 2015/68

El Reglamento Delegado (UE) 2015/68 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 2, el punto 25 se sustituye por el texto siguiente:

«25) “vehículo remolcado con barra de tiro rígida”: vehículo remolcado de la categoría R o S con un eje o un grupo de ejes, equipado con una barra de tiro que transmite una carga estática significativa al tractor debido a su construcción, y que no cumple la definición de vehículo remolcado de eje central; en una barra de tiro rígida puede producirse un ligero movimiento vertical; una barra de tiro articulada ajustable hidráulicamente se considera una barra de tiro rígida.».

- 2) El artículo 16 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 16

Requisitos aplicables a los dispositivos de frenado compatibles con las conexiones hidráulicas del tipo de conducto único y a los vehículos equipados con ellos

1. Los requisitos de rendimiento aplicables a los tractores equipados con dispositivos de frenado compatibles con las conexiones hidráulicas del tipo de conducto único se establecen en el anexo XIII.
2. Los fabricantes de vehículos no instalarán sistemas de frenado que solo sean compatibles con las conexiones hidráulicas del tipo de conducto único en los tractores nuevos después del 31 de diciembre de 2024.».
- 3) En el artículo 17, el párrafo cuarto se sustituye por el texto siguiente:

«Con efecto a partir del 1 de enero de 2025, las autoridades nacionales prohibirán la comercialización, la matriculación o la puesta en servicio de tractores nuevos equipados con sistemas de frenado que solo sean compatibles con las conexiones hidráulicas del tipo de conducto único.».
- 4) El anexo XIII se modifica de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.

⁽²⁾ Reglamento Delegado (UE) 2015/68 de la Comisión, de 15 de octubre de 2014, que complementa el Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los requisitos de frenado de vehículos para la homologación de vehículos agrícolas y forestales (DO L 17 de 23.1.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/68/oj).

⁽³⁾ Reglamento Delegado (UE) 2015/208 de la Comisión, de 8 de diciembre de 2014, que complementa el Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por lo que respecta a los requisitos de seguridad funcional de los vehículos para la homologación de vehículos agrícolas y forestales (DO L 42 de 17.2.2015, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/208/oj).

*Artículo 2***Modificaciones del Reglamento Delegado (UE) 2015/208**

Los anexos I y XXIV se modifican de conformidad con el anexo II del presente Reglamento.

*Artículo 3***Entrada en vigor**

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

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

Hecho en Bruselas, el 3 de abril de 2025.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

El anexo XIII del Reglamento Delegado (UE) 2015/68 se modifica como sigue:

- 1) El título se sustituye por el texto siguiente:

«Requisitos aplicables a los sistemas de frenado hidráulicos compatibles con las conexiones hidráulicas del tipo de conducto único».

- 2) El punto 1.1 se sustituye por el texto siguiente:

«1.1. El conducto de control hidráulico del tractor a que se refiere el punto 2.1.5.1.1 del anexo I podrá funcionar como conexión hidráulica del tipo de conducto único siempre que las presiones generadas en el conector cumplan lo dispuesto en los puntos 1.1.1, 1.1.2 y 1.1.3.».

ANEXO II

Los anexos I y XXIV del Reglamento Delegado (UE) 2015/208 se modifican como sigue:

- 1) En el anexo I, se añaden al cuadro las filas siguientes:

«148 ⁽¹⁾	Dispositivos de señalización luminosa	Versión original del Reglamento	DO L 347 de 30.9.2021, p. 123, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1719/oj	T, C, R y S
149 ⁽²⁾	Dispositivos de alumbrado de carretera	Versión original del Reglamento	DO L 347 de 30.9.2021, p. 173, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1720/oj	T y C
150 ⁽³⁾	Dispositivos catadióptricos	Versión original del Reglamento	DO L 347 de 30.9.2021, p. 297, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1721/oj	T, C, R y S

⁽¹⁾ El Reglamento n.º 148 de las Naciones Unidas puede utilizarse como alternativa a los Reglamentos n.º 4, 6, 7, 23, 38, 50, 77, 87 y 91 de las Naciones Unidas.

⁽²⁾ El Reglamento n.º 149 de las Naciones Unidas puede utilizarse como alternativa a los Reglamentos n.º 19, 98, 112, 113, 119 y 123 de las Naciones Unidas.

⁽³⁾ El Reglamento n.º 150 de las Naciones Unidas puede utilizarse como alternativa a los Reglamentos n.º 3, 27, 69, 70 y 104 de las Naciones Unidas.».

- 2) En el anexo XXIV, el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Todos los vehículos de las categorías T o C que sean eléctricos puros, eléctricos híbridos o que suministren potencia eléctrica con una tensión superior a 60 V c.c. y de hasta 1 500 V c.c., o bien superior a 30 V c.a. y de hasta 1 000 V c.a., deben cumplir los requisitos del anexo IV del Reglamento Delegado (UE) n.º 3/2014 de la Comisión (*).

Todos los vehículos de las categorías T o C que sean eléctricos puros, eléctricos híbridos o que suministren potencia eléctrica con una tensión de entre 32 V c.c. y 60 V c.c., y/o de entre 21 V c.a. y 30 V c.a., deben cumplir los requisitos del anexo IV del Reglamento Delegado (UE) n.º 3/2014 de la Comisión, a excepción de los puntos 2.1.1 y 2.1.2 sobre los grados de protección IP, el punto 2.1.6.3 sobre el código de color y el punto 2.3 sobre la resistencia de aislamiento.

(*) Reglamento Delegado (UE) n.º 3/2014 de la Comisión, de 24 de octubre de 2013, que complementa el Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de seguridad funcional para la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos (DO L 7 de 10.1.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).».