

Reglamento n.º IENW/BSK-2024/292145 del Ministro de Infraestructura y Gestión del Agua, de [fecha], por el que se modifica el Reglamento sobre vehículos en relación con la mejora de determinadas imperfecciones relativas a los ciclomotores especiales

**DEPARTAMENTO DE ASUNTOS ADMINISTRATIVOS Y JURÍDICOS**

El Ministro de Infraestructura y Gestión del Agua,

**Referencia**  
IENW/BSK-2023/299526

Vistos el artículo 23, apartado 1, y los artículos 71 y 98 de la Ley de tráfico por carretera de 1994;

POR LA PRESENTE ORDENA LO SIGUIENTE:

**Artículo I**

El Reglamento sobre vehículos se modifica como sigue:

A

El artículo 3.4.0 se modifica como sigue:

- a) se coloca «1.» antes del texto del artículo;
- b) en el apartado 1, las palabras «fabricantes» se sustituyen por «operadores económicos»;
- c) después del apartado 1, se añade el siguiente apartado:

«2. No obstante lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 168/2013, también podrá solicitarse y concederse una homologación de tipo nacional para un ciclomotor especial a un operador económico que no sea fabricante de ciclomotores especiales, si cumple los requisitos para el fabricante establecidos en dicho Reglamento de la UE y en el presente Reglamento para la presentación de una solicitud y para la concesión de una homologación de tipo.».

B

El artículo 3.4.1 se modifica como sigue:

- a) en el artículo 3.4.1, apartado 1, letra a), se suprime el punto 7 y los puntos 8 a 15 pasan a ser los puntos 7 a 14;
- b) en el artículo 3.4.1, apartado 1, letra a), en el punto 12, se suprime «y 1.2»;
- c) el apartado 3, primera frase, se reformula como sigue: «Un ciclomotor especial destinado al transporte de pasajeros tendrá un máximo de ocho asientos para pasajeros, que podrán estar orientados hacia delante, hacia atrás y hacia los lados.»;
- d) en el apartado 3, segunda frase, se suprime «, si están destinados a un niño.»;
- e) después del apartado 3, se añade el siguiente apartado:

«4. Los anclajes de los cinturones de seguridad deberán ser capaces de soportar una fuerza calculada sobre la base de la fuerza estándar con

arreglo al Reglamento n.º 14 de la CEPE, el peso de un pasajero al que esté destinado el asiento, con un mínimo de 36 kg, y la velocidad máxima de construcción del vehículo.».

C

El artículo 5.6a.1 se modifica como sigue:

- a) en el apartado 2, frase introductoria, se suprime «producido sobre la base de una designación expedida antes del 2 de mayo de 2019»;
- b) el apartado 2, letras b) y c), se reformula como sigue:

«b) la categoría del vehículo;  
c) el número de homologación de tipo nacional o el número de designación único»;

- c) en apartado 2, letra g), el punto y coma del final se sustituye por «; y»;
- d) en el apartado 2, se suprime la letra h) y la letra i) pasa a ser la letra h);
- e) en el artículo se añade el siguiente apartado:

«3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, los ciclomotores especiales producidos sobre la base de una designación expedida antes del 2 de mayo de 2019 no tendrán que estar provistos de una placa de construcción.».

D

El artículo 5.6a.6 se modifica como sigue:

1. En el apartado 1, letra a), frase introductoria, se añaden las palabras «sobre tres o más ruedas» antes de «para transporte individual».
2. En el apartado 1, la letra b) pasa a ser la letra c) y se añade una letra b) con la siguiente redacción:

«b) el transporte individual con menos de tres ruedas:  
1) no será superior a 3,00 m;  
2) no tendrá una anchura superior a 0,75 m;  
3) no superará los 2,00 m de altura;».

3. El apartado 2 se reformula como sigue:

«2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los ciclomotores especiales producidos sobre la base de una designación expedida antes del 2 de mayo de 2019 no podrán tener una anchura superior a 1,10 m.».

E

En el artículo 5.6a.7, apartado 1, frase introductoria, se suprime las palabras «producido sobre la base de una designación expedida antes del 2 de mayo de 2019».

F

En el artículo 5.6a.15, se suprime la segunda frase.

G

El artículo 5.6a.38 se modifica como sigue:

1. En los apartados 2 y 3, texto de la primera columna se reformula como sigue:

«2. Los ciclomotores especiales deberán estar provistos de al menos un freno de fricción.  
3. Los ciclomotores especiales deberán tener frenos en todos los ejes.».

2. Después del apartado 5, se añade el siguiente apartado:

«6. Los apartados 2 y 3 no se aplicarán a los ciclomotores especiales producidos sobre la base de una designación expedida antes del 2 de mayo de 2019.».

H

El artículo 5.6a.51 se modifica como sigue:

1. El apartado 2, frase introductoria, se sustituye por el texto siguiente: «Los ciclomotores especiales deberán estar provistos de:».

2. Después del apartado 2, se añade el siguiente apartado:

«3. El apartado 2 no se aplicará a los ciclomotores especiales sin carrocería producidos sobre la base de una designación expedida antes del 2 de mayo de 2019.».

I

En el artículo 5.18.26 bis, después del apartado 3, se añade el apartado siguiente:

«4. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 3, los ciclomotores especiales producidos sobre la base de una designación expedida antes del 2 de mayo de 2019 no podrán tener una anchura superior a 1,10 m, incluida la carga.».

J

Después del artículo 6.10, se añade el siguiente nuevo artículo:

#### **«Artículo 6.11**

En caso de modificación de la construcción de un ciclomotor especial que afecte a la sensibilidad a las influencias electromagnéticas del vehículo o a la emisión de radiación electromagnética por el vehículo, dicho vehículo cumplirá, tras la modificación, los requisitos establecidos en el capítulo 3,

sección 4, en la medida en que dichos requisitos estén relacionados con la modificación realizada.».

Número  
IENW/BSK-2023/299526

## **Artículo II**

La presente Orden entrará en vigor a partir del día posterior a la fecha de su publicación en el Boletín Oficial.

La presente Orden y la exposición de motivos se publicarán en el Boletín Oficial.

EL MINISTRO DE INFRAESTRUCTURA Y GESTIÓN DEL AGUA,

Barry Madlener

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Número  
IENW/BSK-2023/299526

### Exposición de motivos general

#### 1. Introducción

El 1 de enero de 2024 se modificó la Ley de tráfico por carretera de 1994<sup>1</sup>. Como resultado de esta modificación, los ciclomotores especiales<sup>2</sup> ya no serán designados por el Ministro de Infraestructura y Gestión del Agua a partir de esa fecha antes de su admisión en la carretera. A partir de ese momento, los ciclomotores especiales solo podrán comercializarse si la Autoridad Neerlandesa de Vehículos (RDW, por su versión en neerlandés) les ha concedido una homologación de tipo nacional. La Autoridad Neerlandesa de Vehículos fue designada como autoridad de homologación en la Ley de tráfico por carretera de 1994 (Wvv, por su versión en neerlandés). La Inspección de Medio Ambiente y Transporte (ILT, por su versión en neerlandés) ha sido designada como autoridad de vigilancia del mercado.

Hasta el 1 de enero de 2024, los requisitos con respecto a los cuales se evaluó la admisión de un ciclomotor especial se establecieron en la Norma de política sobre la designación de ciclomotores especiales. Como resultado de la modificación legislativa mencionada, se modificó el Reglamento sobre vehículos, insertando los requisitos de homologación en una nueva sección 4 en el capítulo 3 de dicho Reglamento e insertando requisitos permanentes en el capítulo 5, sección 6 bis, que deben cumplir los usuarios de dichos vehículos. Al mismo tiempo, la Norma de política fue derogada. Dicha modificación contenía una serie de imperfecciones y omisiones, que son rectificadas por el presente Reglamento de modificación. Esto incluye el requisito de homologación de tipo relativo a la fuerza que debe ser capaz de soportar el anclaje del cinturón de seguridad en un ciclomotor especial destinado al transporte de pasajeros. También se refiere a la obligación de volver a inspeccionar un ciclomotor especial si, como consecuencia de una modificación del vehículo, se producen cambios en la medida en que este emite radiación electromagnética o en la resistencia del vehículo a dicha radiación.

#### 2. Síntesis de las modificaciones

##### 2.1 Dirección de los asientos y resistencia a las fuerzas de tracción de los anclajes del cinturón

El presente Reglamento aclara en las normas para la concesión de una homologación de tipo nacional que los asientos de pasajeros en un ciclomotor especial pueden colocarse en todas las direcciones.

<sup>1</sup> Ley por la que se modifica la Ley de tráfico por carretera de 1994 y determinadas otras leyes en relación con la eliminación de la posibilidad de designar ciclomotores especiales en el capítulo II bis de la Ley de tráfico por carretera de 1994, que permite la aplicación del marco para los vehículos eléctricos ligeros y otras modificaciones determinadas (Boletín Oficial de 2023, 377).

<sup>2</sup> Por «ciclomotor especial» se entiende el vehículo a que se refiere el artículo 1, apartado 1, letra e), subletra d), de la Ley de tráfico por carretera: un vehículo de motor con una velocidad máxima de construcción no superior a 25 km/h, equipado con un motor eléctrico con una potencia nominal continua máxima no superior a 4 kW, distinto de un vehículo para discapacitados, para el que no se requiere la homologación de tipo con arreglo a las normas establecidas en el marco de la Unión Europea.

También especifica la fuerza de tracción que los cinturones de pasajeros deben ser capaces de soportar. Hasta la entrada en vigor del presente Reglamento de modificación, el Reglamento sobre vehículos exigía que los asientos de un ciclomotor especial para el transporte de pasajeros estuvieran equipados con un cinturón subabdominal. El presente Reglamento añade que la fuerza que debe soportar el anclaje de dicho cinturón se calcula sobre la base de la velocidad máxima de construcción y de un pasajero que pese al menos 36 kg.

## 2.2 Solicitantes de una homologación de tipo nacional

En principio, la homologación de tipo nacional de un ciclomotor especial está sujeta al régimen del Reglamento (UE) n.º 168/2013<sup>3</sup>, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos, y se aplicará *mutatis mutandis*. Por lo tanto, las normas relativas, entre otras cosas, a la solicitud de homologación y a la realización de controles de conformidad de la producción establecidas en dicho Reglamento también son aplicables a una homologación de tipo nacional para un ciclomotor especial. En virtud del Reglamento (UE) n.º 168/2013, solo los fabricantes pueden solicitar y obtener la homologación de tipo. Este Reglamento de modificación también permite a otros operadores económicos, como los importadores, obtener la homologación nacional para ciclomotores especiales. Esto era posible dentro del régimen de designación que se aplicaba hasta el 1 de enero de 2024, pero por error no estaba incluido en el Reglamento sobre vehículos a partir de esa fecha. El presente Reglamento de modificación lo rectifica.

La tramitación de una solicitud de homologación de tipo y la evaluación del tipo de vehículo para el que se presenta la solicitud se ajustan a los requisitos del Reglamento (UE) n.º 168/2013. Esto no cambia con el presente Reglamento de modificación. Dado que solo los fabricantes pueden obtener una homologación con arreglo a dicho Reglamento, se hace explícito que las obligaciones que este impone a los fabricantes también se aplican a otros operadores económicos cuando solicitan una homologación de tipo nacional.

Por ejemplo, se requiere que el solicitante coopere con los controles de conformidad de la producción. Debe demostrarse que no existen diferencias en el proceso de producción que den lugar a vehículos no conformes con los vehículos homologados previamente. Cuando un solicitante no sea un fabricante, sino, por ejemplo, un importador, el importador deberá asegurarse de que estos controles puedan llevarse a cabo por parte del fabricante y aportar pruebas de ello en el momento de la solicitud.

## 2.3 Homologación en caso de modificación del vehículo que afecte a la influencia y la susceptibilidad a las radiaciones electromagnéticas

Los vehículos con componentes electrónicos pueden verse afectados por la radiación electromagnética. Por ejemplo, un regulador de velocidad operado electrónicamente puede funcionar mal cuando alguien está haciendo una llamada

<sup>3</sup> Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

con un teléfono móvil cerca del vehículo. Los vehículos también pueden emitir radiación electromagnética por sí mismos, lo que puede afectar negativamente a los dispositivos cercanos. Al conceder la homologación, se evalúa si la susceptibilidad a la radiación electromagnética y la medida en que un vehículo emite esta radiación son aceptables. De este modo se garantiza la seguridad de los vehículos comercializados en lo que respecta a la radiación electromagnética.

Sin embargo, tanto la susceptibilidad a la radiación como la medida en que es causada por un vehículo también pueden verse afectadas cuando se realizan modificaciones en los componentes electrónicos de un vehículo homologado después de su introducción en el mercado. Por lo tanto, es deseable que las modificaciones de dicho vehículo que afecten a estos factores estén sujetas a homologación. El presente Reglamento añade este requisito de homologación para las modificaciones de un vehículo al Reglamento sobre vehículos.

En tal caso, el ciclomotor especial deberá ser sometido a ensayo por un servicio técnico designado por la Autoridad Neerlandesa de Vehículos. Esto implica restablecer la inmunidad del vehículo a la radiación electromagnética y su radiación externa. Esto significa que la conformidad del vehículo con los requisitos relativos a la inmunidad a las radiaciones electromagnéticas debe establecerse después de la modificación. Con este fin, en primer lugar, se verifica si el componente modificado cumple los requisitos de inmunidad a las radiaciones electromagnéticas establecidos en el Reglamento n.º 10 de la CEPE. En segundo lugar, se verifica si el componente modificado cumple con los requisitos de emisión de radiación electromagnética. En tercer lugar, se verifica si otros componentes (no modificados) del vehículo siguen cumpliendo los requisitos de radiación electromagnética después de que se haya realizado la modificación.

#### **2.4 Corrección de otras imperfecciones**

La introducción de los requisitos de homologación en el capítulo 3, sección 4, y de los requisitos permanentes en el capítulo 5, sección 6 bis, del Reglamento sobre vehículos también dio lugar a diversas omisiones e inexactitudes. Con el presente Reglamento de modificación se rectifican estas imperfecciones. Las diversas modificaciones se tratan en la parte artículo por artículo de la presente exposición de motivos.

#### **3. Impacto**

Las modificaciones introducidas por el presente Reglamento no generan ninguna nueva carga normativa. Estas son todas las obligaciones que ya estaban en vigor en virtud de la Norma de política sobre la designación de ciclomotores especiales y que, por error, no seguían siendo aplicables cuando las normas de dicha Norma de política se transpusieron al Reglamento sobre vehículos. Esto se aplica a los requisitos aplicables a los cinturones de seguridad y a la obligación de volver a inspeccionar un ciclomotor especial si se realizan modificaciones que afecten a la compatibilidad electromagnética. Ambas obligaciones también se aplicaron cuando la Norma de política sobre la designación de ciclomotores especiales estaba en vigor. Esto también se aplica a la posibilidad de que entidades distintas de un fabricante soliciten la homologación. Esta posibilidad también existía en virtud de la Norma de política, pero como no se deriva de ella ninguna carga normativa, esto no se tiene en cuenta en este contexto.

Por lo demás, el presente Reglamento rectifica las imperfecciones. Aunque las diversas modificaciones repercuten en la carga normativa, estos efectos se previeron en cada caso cuando la modificación del Reglamento sobre vehículos entró en vigor el 1 de enero de 2024. Por consiguiente, estos efectos no se describen por separado en el presente Reglamento.

#### **4. Consulta y asesoramiento**

##### **Asesoramiento y revisión de la carga normativa**

El Consejo Consultivo Neerlandés sobre Carga Normativa (ATR, por su versión en neerlandés) emitió un dictamen sobre el proyecto del presente Reglamento el [fecha]. Por determinar

##### **Consulta en internet**

A partir del [fecha] tuvo lugar una consulta por internet sobre el proyecto de este Reglamento. Se ha presentado un total de [por determinar] comentarios, de los cuales [por determinar] son públicos. Los peticionarios son ... [por determinar]

En el sitio [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl), los comentarios recibidos se hacen públicos si la persona que ha proporcionado un comentario ha dado permiso para ello. También se publicará en el sitio un breve informe que ofrezca una visión general de los resultados de la consulta en internet y de los principales cambios introducidos en la propuesta o en la exposición de motivos en respuesta a los comentarios recibidos.

#### **5. Notificación**

El presente proyecto de Reglamento se presentó a la Comisión Europea el [por determinar: fecha], a fin de cumplir lo dispuesto en el artículo 5, apartado 1, de la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información [(DO L 241 de 2015); número de notificación (por determinar)].

Con arreglo al artículo 6, apartado 1, de dicha Directiva, posteriormente se respetó un período de *statu quo* de tres meses. A raíz de la notificación, [por determinar] presentó observaciones.

#### **6. Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial. Esto constituye legislación de reparación. Para este tipo de legislación, de acuerdo con la política del Gobierno de tiempos fijos de cambio (véase la Instrucción 4.17 de las Instrucciones para reglamentos), es posible elegir una fecha de entrada en vigor distinta del 1 de enero, el 1 de abril, el 1 de julio o

el 1 de octubre, siempre que se respete el período mínimo de aplicación. Por la misma razón, se eligió un período de aplicación inferior a dos meses.

Número  
IENW/BSK-2023/299526

## Exposición de motivos artículo por artículo

### Artículo I

#### Parte A

El artículo I, parte A, garantiza que todos los operadores económicos puedan solicitar y obtener la homologación de tipo. Las normas aplicables a las homologaciones de tipo europeas se aplican *mutatis mutandis* a la homologación de tipo nacional de ciclomotores especiales. Estas normas, establecidas en el Reglamento (UE) n.º 168/2003, solo permiten a los fabricantes solicitar la homologación de tipo. Por consiguiente, se modifica el artículo 3.4.0 del Reglamento sobre vehículos para indicar claramente que los operadores económicos distintos de los fabricantes también pueden solicitar y obtener una homologación de tipo nacional para ciclomotores especiales.

Por ejemplo, cuando un importador solicita una homologación de tipo, se le aplican las normas establecidas en el Reglamento (UE) n.º 168/2013, dirigidas al fabricante. La tramitación de la solicitud se lleva a cabo de conformidad con las normas del Reglamento y con la aplicación de los términos pertinentes del Reglamento. Las obligaciones establecidas en el Reglamento para el fabricante solicitante también se aplican al solicitante que no es fabricante, en este ejemplo el importador. Esto se aplica, por ejemplo, a la obligación de cooperar en los controles de conformidad de la producción [artículo 33 del Reglamento (UE) n.º 168/2013]. La obligación de facilitar los documentos solicitados por la Autoridad Neerlandesa de Vehículos junto con la solicitud [artículo 27, apartado 2, letra d), del Reglamento (UE) n.º 168/2013] también se aplica a entidades distintas de los fabricantes. Esto significa, entre otras cosas, que las entidades que no producen los vehículos en cuestión deben demostrar en el momento de su solicitud que han garantizado que los controles del proceso de producción pueden llevarse a cabo por parte del fabricante.

El contenido de este documento se analiza con más detalle en el apartado 2.2 de la parte general de la presente exposición de motivos.

#### Parte B

Esta parte de modificación modifica el artículo 3.4.1 del Reglamento sobre vehículos. El artículo 3.4.1, apartado 1, establece los requisitos que debe cumplir un ciclomotor especial para poder optar a la homologación. Dicho artículo aclara que los asientos de los pasajeros pueden instalarse en todas las direcciones y que los cinturones de seguridad de los pasajeros deben ser capaces de soportar la fuerza de tracción. También aclara que siempre debe indicarse el peso máximo de un asiento, y no solo cuando el asiento está destinado a un niño. El apartado 2.1 de la parte general de la presente exposición de motivos trata estas modificaciones con mayor detalle.

El artículo 3.4.1, apartado 1, punto 7, se refiere erróneamente a los motores de GLP y GNC. Estos tipos de motores no pueden encontrarse en un ciclomotor especial porque, como consecuencia de la definición que figura en el artículo 1, apartado 1, letra e), subletra d), de la Ley de tráfico por carretera de 1994, dichos vehículos están, por definición, equipados con un motor eléctrico. Al suprimir el artículo 3.4.1, apartado 1, punto 7, del Reglamento sobre vehículos, se rectifica esta imperfección. Además, se indicó erróneamente en el artículo 3.4.1 que una solicitud de homologación debe evaluarse a la luz del anexo XV, punto 1.2, del Reglamento 3/2014, que se refiere a los vehículos en los que, debido a condiciones de uso diferentes, se instalan neumáticos distintos de los previstos en la homologación. Con la entrada en vigor del Reglamento Delegado (UE) 2016/1824<sup>4</sup>, se suprimió el punto 1.2 del anexo XV. Por consiguiente, se suprime la referencia a este punto en el artículo 3.4.1, apartado 12.

### **Partes C, D, G y H**

Las modificaciones de estas partes aclaran una serie de artículos del apartado 5.6 bis del Reglamento sobre vehículos. Estos artículos indicaban erróneamente que los requisitos establecidos en dichas disposiciones se aplican a un vehículo fabricado sobre la base de una designación expedida con arreglo al artículo 20 ter de la Ley de tráfico por carretera de 1994 antes del 2 de mayo de 2019. Sin embargo, estos artículos deben establecer requisitos generales para todos los ciclomotores especiales y, por lo tanto, se modifican. Así pues, los artículos pertinentes establecen, en primer lugar, las normas generales para los ciclomotores especiales y, a continuación, las excepciones para los ciclomotores especiales producidos sobre la base de una designación expedida antes del 2 de mayo de 2019.

### **Parte E**

El artículo 5.6a.7 del Reglamento sobre vehículos declaró erróneamente que los requisitos establecidos en dicha disposición se aplican a un vehículo fabricado sobre la base de una designación expedida con arreglo al artículo 20 ter de la Ley de tráfico por carretera de 1994 antes del 2 de mayo de 2019. Esta es la razón por la que también se modifica este artículo. Sin embargo, no es necesaria una excepción para los ciclomotores especiales producidos sobre la base de una designación expedida antes de esa fecha. Por lo tanto, no se añade.

### **Parte F**

El artículo 5.6a.15 del Reglamento sobre vehículos estipulaba que, en el caso de los ciclomotores especiales producidos sobre la base de una designación expedida en virtud del artículo 20 ter de la Ley de tráfico por carretera de 1994 antes del 2 de mayo de 2019, debe existir una conexión lógica entre el funcionamiento del dispositivo de control y el efecto previsto. Este requisito ya se evalúa en el momento de la admisión y, por lo tanto, puede suprimirse.

<sup>4</sup> Reglamento Delegado (UE) 2016/1824 de la Comisión, de 14 de julio de 2016, que modifica el Reglamento Delegado (UE) n.º 3/2014, el Reglamento Delegado (UE) n.º 44/2014 y el Reglamento Delegado (UE) n.º 134/2014 por lo que respecta, respectivamente, a los requisitos de seguridad funcional de los vehículos, a los requisitos de fabricación de los vehículos y los requisitos generales y a los requisitos de eficacia medioambiental y rendimiento de la unidad de propulsión.

**Parte I**

El artículo 5.18.26 *bis* del Reglamento sobre vehículos no incluía por error una excepción para los ciclomotores especiales producidos sobre la base de una designación expedida en virtud del artículo 20 *ter* de la Ley de tráfico por carretera de 1994 antes del 2 de mayo de 2019. Esta modificación armoniza este artículo con el artículo 5.6a.6 de dicho Reglamento.

**Parte J**

Con esta modificación, se ha insertado un nuevo artículo 6.11 en el Reglamento sobre vehículos. Este artículo establece que la homologación es necesaria para una modificación de la construcción de un ciclomotor especial que altere su sensibilidad a las radiaciones electromagnéticas.

El contexto político de este artículo se analiza en el apartado 2.3 de la parte general de la presente exposición de motivos.

Además, es posible que la conformidad con otros requisitos se vea afectada por una modificación porque la inmunidad a la radiación electromagnética ha sido influenciada por la modificación. En ese caso, estas cuestiones también deben volver a evaluarse con arreglo a los requisitos establecidos en el capítulo 3. Este artículo se aplica además de la obligación preexistente de volver a homologar un vehículo cuando se le realicen las modificaciones a que se refiere el apartado 6.2. Por ejemplo, si se instala otro controlador de velocidad en el que cambia la velocidad máxima de construcción del vehículo, debe restablecerse la velocidad máxima de construcción, además de la inmunidad a la radiación electromagnética, de conformidad con el artículo 6.3, apartado 1, letra z), del Reglamento sobre vehículos.

**EL MINISTRO DE INFRAESTRUCTURA Y GESTIÓN DEL AGUA,**

Barry Madlener