



Comisión
Europea

CASP 2020

Actividades coordinadas sobre
seguridad de productos

Sillas infantiles para coche

Informe final



PROTEGIENDO

juntos a los
consumidores
europeos



Índice

Lista de abreviaturas	3
Resumen ejecutivo	4
Contenido de la actividad	4
Principales resultados y conclusiones	4
Recomendaciones	5
 PARTE 1	
1. La APE de sillas infantiles para coche: resumen de la actividad	7
1.1 Introducción y objetivos	7
1.2 Compendio de las AVM participantes	8
2. Muestreo y pruebas	9
2.1 Producto considerado	9
2.2 Muestreo	10
2.3 Pruebas	11
3. Resultados de las pruebas	13
3.1 Resumen de los resultados de las pruebas y principales conclusiones	13
3.2 Resultados por cláusula	13
3.3 Conclusiones de los resultados de las pruebas	14
4. Evaluación de riesgos y medidas adoptadas por las AVM	15
4.1 Riesgos identificados	15
4.2 Medidas adoptadas y notificaciones de Safety Gate/RAPEX	15
5. Conclusiones y recomendaciones	17
5.1 Conclusiones	17
5.2 Lecciones aprendidas en el pasado aplicadas al proyecto	18
5.3 Lecciones aprendidas y aplicadas en el proyecto	18
5.4 Recomendaciones	19
 PARTE 2	
1. ¿Qué son CASP?	21
1.1 Funciones y responsabilidades	21
1.2 Cronograma del proyecto	22
2. Descripción general del enfoque de APE	23
2.1 Proceso general	23
2.2 Proceso de muestreo y pruebas	24
2.3 Metodología para la evaluación de riesgos	26
3. Actividades de comunicación	27



Lista de abreviaturas

AH	Actividad horizontal
APE	Actividad de productos específicos
AVM	Autoridad de vigilancia del mercado
CE	Comisión Europea
CEPE	Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas
DG JUST	Dirección General de Justicia y Consumidores de la Comisión Europea
Directrices RAPEX	Decisión de Ejecución (UE) 2019/417
EAN	Número de artículo europeo
EEE	Espacio Económico Europeo
EM	Estado miembro
H	Homologación
ISOFIX	Norma internacional sobre los puntos de anclaje de las sillas de seguridad infantiles en los turismos
NANDO	Organismos notificados y designados de nuevo enfoque
OE	Operador económico
ONA	Organismo nacional de acreditación
RAG	Directrices de evaluación de riesgos
Safety Gate/ RAPEX	Sistema de alerta rápida para productos no alimentarios peligrosos
UE	Unión Europea





Resumen ejecutivo

Contenido de la actividad

Los proyectos de las Actividades coordinadas sobre seguridad de productos (CASP) fomentan que todas las autoridades de vigilancia del mercado (AVM) de los países de la Unión Europea (UE) y el Espacio Económico Europeo (EEE) cooperen para reforzar la seguridad de los productos comercializados en el mercado único europeo.

La Dirección General de Justicia y Consumidores de la Comisión Europea (DG JUST) organizó un trabajo de establecimiento de prioridades durante 2019 para recopilar información de los Estados miembros (EM) con respecto a la elección de productos y prioridades que se incluirían en las actividades coordinadas de CASP 2020. En este contexto, se identificaron las «sillas infantiles para coche» como una de las categorías prioritarias para una investigación de seguridad específica.

Principales resultados y conclusiones

La actividad preveía el establecimiento de metodologías comunes de muestreo y pruebas, el análisis de productos muestreados en los mercados de las AVM participantes de la UE y el EEE, la identificación y la retirada de productos peligrosos del mercado interior y la facilitación del intercambio de conocimientos entre las AVM participantes.

Las AVM decidieron centrarse en las sillas infantiles para coche del grupo 0+/1 (para recién nacidos de hasta 18 kg, aproximadamente hasta los 4 años). Las sillas se fabricaron y aprobaron de acuerdo con el Reglamento n.º 44/04¹ de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). En estas sillas, los niños se sientan principalmente orientados hacia atrás, aunque algunas se pueden girar y usar orientadas hacia adelante (una vez que los niños alcanzan una altura o peso determinados). Las sillas pueden instalarse utilizando solo los cinturones de seguridad o, en el caso de algunas sillas, mediante puntos de anclaje ISOFIX adicionales.

Con el apoyo financiero directo de la Comisión Europea (CE), se probaron siete muestras de sillas infantiles para coche en el mismo laboratorio y en condiciones parecidas, siguiendo una metodología de muestreo común y un plan de pruebas acordado conjuntamente por las AVM participantes. Las pruebas se realizaron utilizando las cláusulas pertinentes del Reglamento R44/04.

De las siete muestras analizadas, tres no cumplían con los requisitos de las cláusulas incluidas en el plan de pruebas. Estas cláusulas estaban relacionadas con los ensayos dinámicos y el marcado. El hecho de que tres sillas no cumplieran con los requisitos de los ensayos dinámicos significa que no protegerían adecuadamente a los niños de sufrir lesiones durante un impacto. Además, la falta de marcas puede conllevar un ajuste incorrecto, lo que disminuye considerablemente la protección proporcionada a los niños.

Las AVM evaluaron los riesgos de los peligros identificados utilizando las disposiciones de la UE² y la herramienta de las directrices de evaluación de riesgos (RAG)³, y descubrieron que una muestra suponía un riesgo grave para los consumidores⁴. La decisión de las AVM sobre la presentación de notificaciones Safety Gate/RAPEX⁵ sobre tres productos que no cumplían con los requisitos estaba pendiente en el momento de elaboración de este informe. Para mitigar los riesgos identificados, las AVM emprendieron una serie de medidas basadas en el nivel de riesgo de las muestras y decidieron retirar el producto del mercado, imponer una prohibición de venta o informar al OE responsable para que tomara medidas adicionales.



¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A42011X0909%2802%29>

² Decisión de Ejecución (UE) 2019/417 de la Comisión (Directrices RAPEX), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019D0417&from=EN>

³ <https://ec.europa.eu/rag/#/screen/home>

⁴ Los resultados presentados se basan en la información disponible a 1.5.2021.

⁵ <https://ec.europa.eu/safety-gate-alerts/screen/webReport#recentAlerts>

Recomendaciones

Las siguientes recomendaciones se basan en los resultados del proceso de pruebas y en las conversaciones mantenidas entre las AVM a lo largo del proyecto. Las recomendaciones han sido validadas y acordadas por las AVM participantes durante la reunión final:

Para los consumidores

- **Comprobar el embalaje, las marcas y las instrucciones.** Los consumidores deben comprobar siempre el embalaje y las marcas. Es fundamental que los consumidores entiendan las instrucciones y las marcas del producto; la información de seguridad también tiene que ser clara.
- **Las sillas de tipo R129 deben cumplir requisitos más estrictos.** En Europa, y en la mayor parte del mundo, están en vigor las normas de ensayo CEPE R44/04 y CEPE R129/02⁶ (i-Size). Es importante señalar que las sillas de tipo R129 (véase sección 2.1) tienen que cumplir requisitos más estrictos que las sillas del tipo R44. Esto puede ser importante a la hora de comprar una silla infantil para coche.
- **Seguir las instrucciones.** Los consumidores deben seguir las instrucciones en todo momento para garantizar un uso seguro de los productos. Es especialmente importante que los padres o cuidadores presten mucha atención a las instrucciones de instalación y las sigan cuidadosamente. Si las instrucciones no son claras, lo mejor es acudir al fabricante, al importador o a la tienda especializada en la que se adquirió el producto para asegurarse de que la silla está bien instalada y los niños están sujetos correctamente. Es importante que los consumidores se cercioren de que la silla sea del tamaño correcto, tanto para el niño como para el vehículo en el que se va a instalar.
- **Los niños deben viajar sentados en sentido contrario a la marcha durante el mayor tiempo posible.** Se recomienda hacerlo hasta que alcancen el peso o altura máximos permitidos en las instrucciones. Viajar en esta posición puede ser más seguro para los niños más pequeños, ya que la silla absorbe más energía del impacto y protege la cabeza, el cuello y la columna vertebral.



Para los operadores económicos (OE)

- **Proporcionar marcas e instrucciones claras en la lengua correspondiente.** Los OE deben asegurarse de que todas las marcas y las instrucciones de instalación sean claras; esto podría reducir la probabilidad de que los niños sufran diversas lesiones. Es especialmente importante cerciorarse de que las instrucciones y las marcas estén en la lengua del país en el que se comercializan las sillas.
- **Prepararse para la eliminación progresiva del Reglamento R44.** El Reglamento R44 será sustituido por el Reglamento R129, que establece requisitos más estrictos para las sillas infantiles para coche. Los OE deben prepararse para este cambio y asegurarse de que sus productos cumplen con los requisitos más estrictos.
- **Cooperar con las autoridades.** El Reglamento R129 exigirá que se rediseñen considerablemente las sillas infantiles para coche. Para garantizar que los consumidores utilicen solo productos seguros y no sufran lesiones, los OE deben cooperar siempre con las acciones de vigilancia del mercado y de aplicación de la normativa, así como con las autoridades de homologación (H).

Para los organismos de normalización

A pesar de que el Reglamento n.º 44/04 de la CEPE está siendo eliminado progresivamente, algunos de los conocimientos obtenidos en esta actividad pueden ser relevantes.

- **Menos muestras por modelo para realizar las pruebas.** Las AVM tuvieron dificultades para obtener el gran número de muestras por modelo de silla infantil de coche necesarias para realizar las pruebas de acuerdo con las cláusulas pertinentes del Reglamento R44/04⁷. Por lo tanto, considere la posibilidad de cambiar los requisitos de las normas o las pruebas. Esto facilitaría la realización de todas las pruebas pertinentes a efectos de vigilancia del mercado al proporcionar menos muestras por modelo.
- **Repetibilidad de las pruebas.** Las pruebas prescritas por el Reglamento R44/04 abordan un gran número de factores, como la temperatura, la instalación, la posición del maniquí, etc. Por consiguiente, existe una probabilidad muy baja de que los resultados de dos pruebas cualesquiera sean iguales. Se recomienda un cambio en los requisitos de los ensayos del Reglamento R44/04 que permita aumentar la repetibilidad y la reproducibilidad de las pruebas y minimizar la influencia de los distintos factores mencionados anteriormente.

⁶ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:42014X0329\(02\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:42014X0329(02)&from=EN)

⁷ Para esta actividad, se necesitaron diecisiete muestras por modelo para realizar todos los ensayos prescritos en el plan de pruebas.



Para las autoridades europeas y nacionales

- **Mantener bajo vigilancia el sector de las sillas infantiles para coche.** Teniendo en cuenta los graves defectos encontrados en las sillas infantiles para coche sometidas a prueba, el sector de las sillas infantiles para coche debe mantenerse bajo vigilancia y las pruebas deben continuar. Es preciso implicar a los OE, las autoridades de H y los consumidores con el fin de garantizar que los consumidores de la UE no utilicen sillas infantiles para coche peligrosas.
- **Implicar a las partes interesadas desde el principio.** Teniendo en cuenta la compleja naturaleza de las pruebas en esta categoría de productos, podría ser útil implicar a las partes interesadas (esto es, laboratorios, autoridades de H, el Grupo de trabajo sobre seguridad pasiva de la CEPE) en una fase temprana de la actividad, lo que permitiría a las AVM tomar decisiones informadas sobre el muestreo y las pruebas.
- **Ajustar el Safety Gate/RAPEX en relación con las sillas infantiles para coche.** Las sillas infantiles para coche con el mismo número de H pueden comercializarse con diferente nombre de producto o marca. Por lo tanto, si un tipo de silla infantil para coche tiene una notificación Safety Gate/RAPEX, las AVM deben ser alertadas de todas las demás sillas infantiles para coche con el mismo número de H. Se debe prestar apoyo adicional a las AVM para poner esto en práctica y ayudarles a examinar todas las sillas infantiles para coche peligrosas que comparten el mismo número de H en los mercados de la UE.
- **Una base jurídica clara para que las AVM actúen.** Las AVM disponen de una base jurídica para tomar medidas con respecto a las sillas que no cumplen con los requisitos del Reglamento n.º 44/04 de la CEPE. El R44 también forma parte del Reglamento (UE) n.º 661/2009 de la Comisión y dicho reglamento también figura en el anexo II del Reglamento (UE) 2018/858⁸. Además, las AVM pueden actuar basándose en la Directiva sobre la Seguridad General de los Productos (DSGP)⁹ y en su legislación nacional de vigilancia del mercado.
- **Recopilar datos sobre sillas infantiles para coche para los consumidores.** Podría ser útil recopilar todos los datos sobre las sillas infantiles para coche (por ejemplo, número de H, especificaciones técnicas, etc.) en una base de datos central, a la que también podrían acceder los consumidores para asegurarse de que toman una decisión de compra informada¹⁰.
- **Difundir los resultados de los proyectos CASP.** Se anima a las AVM participantes en el proyecto CASP a que difundan los resultados, las conclusiones y los documentos e informes para maximizar el impacto y el alcance del proyecto y aumentar la seguridad de los consumidores en toda la UE y el EEE.



⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32018R0858>

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32001L0095&from=EN>

¹⁰ Ya existen ejemplos de este tipo de bases de datos, por ejemplo, la siguiente en Chile: <https://www.conaset.cl/sistemas-retencion-infantil/>



PARTE 1

1. La APE de sillas infantiles para coche: resumen de la actividad

1.1 Introducción y objetivos

Las sillas infantiles para coche aumentan la seguridad de los niños cuando viajan en un automóvil. Debido a su uso obligatorio en la UE¹¹, el número de niños fallecidos en accidentes de tráfico ha disminuido considerablemente a lo largo de los años¹². Según la base de datos europea CARE, cada año se salvan aproximadamente cinco mil setecientas vidas en la UE¹³ gracias al uso de sillas infantiles para coche y cinturones de seguridad. A pesar de esta tendencia de mejora, los accidentes de tráfico siguen siendo la causa más común de fallecimiento entre los niños¹⁴.

Antes de poner en marcha el proyecto CASP, DG JUST organizó un trabajo de establecimiento de prioridades para recabar información de los EM sobre la elección de productos y prioridades para las actividades coordinadas que se incluirían en el proyecto. En este contexto, se identificaron las «sillas infantiles para coche» como una de las categorías de productos para una investigación de seguridad específica. Por lo tanto, esta actividad se centró en el análisis de la seguridad de las sillas infantiles para coche más usadas por los consumidores europeos.

Gracias a la ayuda financiera directa de la CE y a los esfuerzos de las AVM participantes, esta APE pudo alcanzar los siguientes objetivos:

- establecer una metodología común para el muestreo y las pruebas de las sillas infantiles para coche en toda Europa y evaluar los riesgos que pueden suponer para los consumidores;
- realizar pruebas con muestras de sillas infantiles para coche en condiciones similares, utilizando los recursos de forma eficiente;
- identificar y eliminar las sillas infantiles para coche disponibles en el mercado interior que presenten riesgos específicos para la seguridad;
- facilitar el intercambio de conocimientos y las deliberaciones en relación con las normas, los métodos de ensayo y otras cuestiones de vigilancia del mercado, y coordinar las medidas adoptadas por las AVM.



¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/GA-ES/TXT/?from=GA&uri=CELEX%3A32014L0037>

¹² Los niños representaron solo el 2,5 % del total de víctimas mortales en carretera en los países de la UE en 2016 (un descenso del 0,5 % en comparación con 2007). https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/statistics/dacota/bfs2018_children.pdf

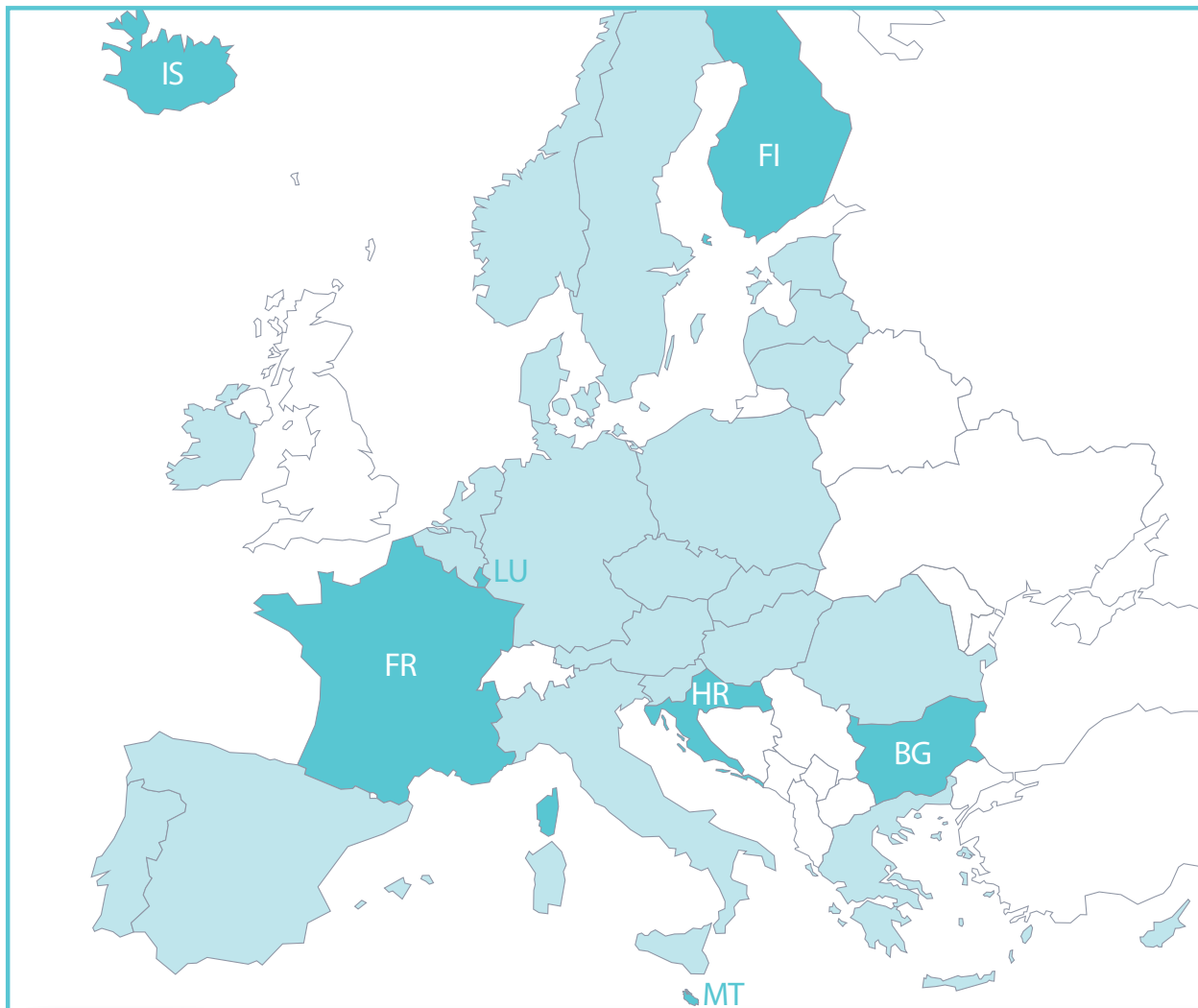
¹³ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics_es

¹⁴ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf

1.2 Compendio de las AVM participantes

Siete AVM de seis EM de la UE y un país del EEE participaron en la APE sobre sillas infantiles para coche, tal y como se ilustra en la siguiente imagen.

Figura 1: Mapa de las AVM participantes



País	AVM PARTICIPANTES
Bulgaria	Comisión de Protección del Consumidor
Croacia	Inspección del Estado
Finlandia	Agencia Finlandesa de Transportes y Comunicación (Traficom)
Francia	Dirección General de Competencia, Consumo y Represión de Fraudes (DGCCRF)
Islandia	Agencia de los Consumidores (Neytendastofa)
Luxemburgo	Departamento de Vigilancia del Mercado (ILNAS)
Malta	Autoridad de Competencia y Asuntos del Consumidor de Malta (MCCAA)





2. Muestreo y pruebas

2.1 Producto considerado

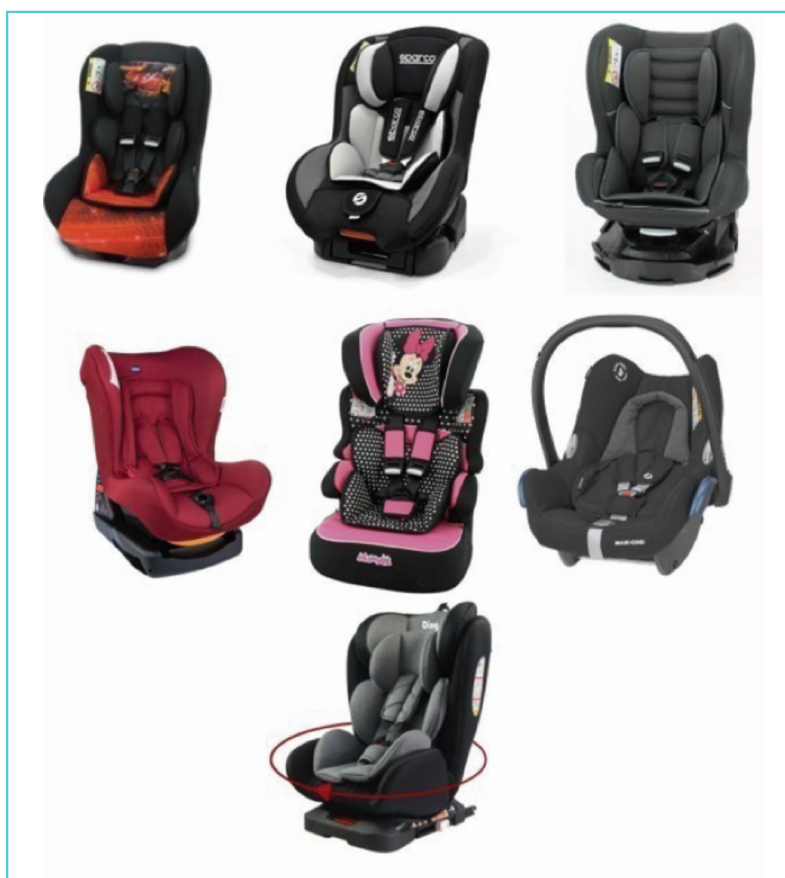
Existe una amplia gama de tipos de sillas infantiles para coche disponible en el mercado de la UE, por lo que las AVM decidieron reducir el alcance de las pruebas (a un solo tipo de producto) para garantizar la comparabilidad de los resultados de las pruebas.

Las sillas infantiles para coche se clasifican en función de los reglamentos bajo los cuales fueron fabricadas y homologadas: Reglamentos CEPE R44/04¹⁵ y R129¹⁶. El Reglamento R44/04 se está eliminando progresivamente y será sustituido por el más reciente R129, que tiene requisitos más estrictos con respecto a la seguridad de las sillas infantiles para coche. Dado que en los mercados de la UE sigue habiendo un gran número de sillas infantiles del tipo R44/04 y que las AVM no prevén que esto cambie en un futuro próximo, se eligieron las sillas infantiles homologadas con arreglo al Reglamento R44/04 como objetivo principal de esta actividad.

Las AVM decidieron tomar muestras de las sillas del grupo 0+/1, destinadas a transportar y sujetar a recién nacidos y niños de hasta 18 kg (en torno a los 4 años de edad) mientras viajan en coche. La silla debe instalarse de forma que quede orientada hacia atrás cuando el niño es más pequeño, pero algunas sillas pueden girarse para que queden orientadas hacia delante (una vez que el niño alcanza cierta altura o peso). Estas sillas se instalan con los cinturones de seguridad del coche o mediante puntos de anclaje ISOFIX adicionales.

También hay que mencionar que las sillas infantiles para coche son productos H. Esto significa que deben ser homologadas antes de poder comercializarse en la UE, y garantiza que los fabricantes de toda UE cumplan con las mismas normas de seguridad. La homologación pueden llevarla a cabo varias autoridades de H en la UE y una silla con un número de H puede comercializarse con diferentes nombres de producto y marca.

Figura 2: Sillas infantiles para coche del grupo 0+/1



¹⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A42011X0909%2802%29>

¹⁶ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:42014X0329\(02\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:42014X0329(02)&from=EN)

2.2 Muestreo

Las AVM tomaron muestras de sillas del grupo 0+/1, del grupo 0+ y del grupo 0/1. Existen ligeras diferencias entre estos tipos de sillas:

- las sillas del grupo 0+/1 y del grupo 0/1 se utilizan para recién nacidos y niños de hasta 18 kg (aproximadamente 4 años de edad)
- las sillas del grupo 0+ se utilizan para recién nacidos y niños de hasta 13 kg (aproximadamente 15 meses).

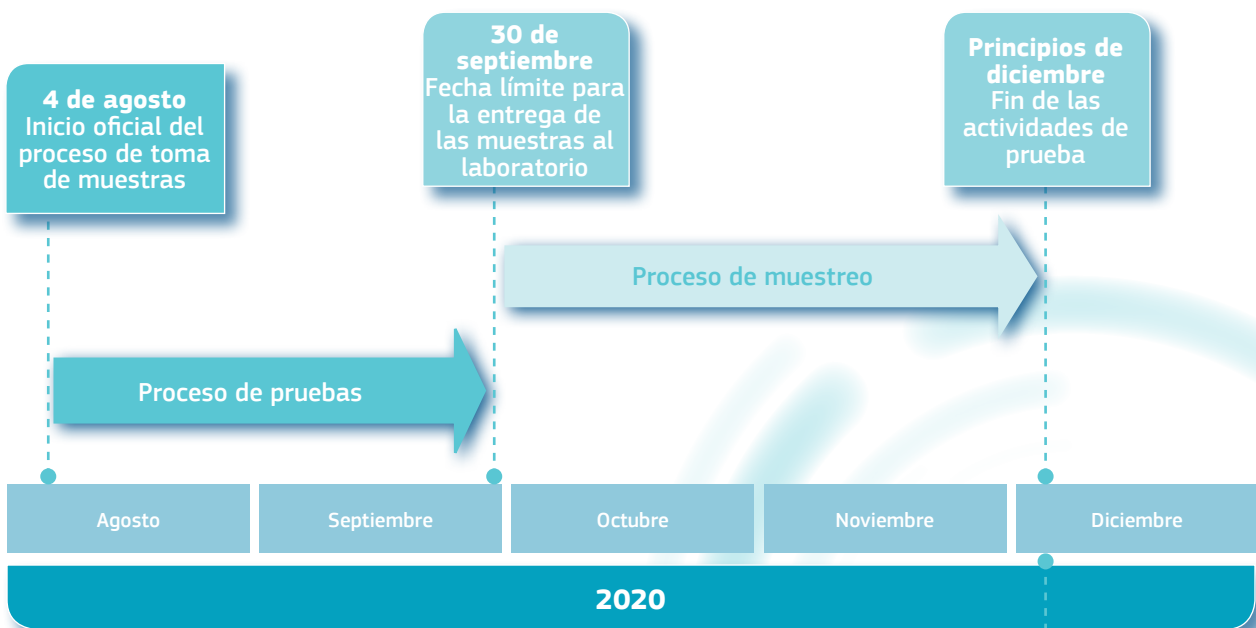
Las AVM pudieron tomar muestras de sus canales preferidos (tanto de tiendas físicas como de tiendas y mercados en línea). Para esta APE, sin embargo, las AVM obtuvieron todas las muestras de tiendas físicas. En la siguiente tabla se muestra el número de muestras recogidas por las AVM.

Tabla 1: Resumen del muestreo final

País	AVM	Número total de muestras	Tipo de silla
Bulgaria	Comisión de Protección del Consumidor	1	0+/1
Croacia	Inspección del Estado	1	0+/1
Finlandia	Traficom	1	0+/1
Francia	DGCCRF	1	0+/1
Islandia	Agencia de los Consumidores (Neytendastofa)	1	0+
Luxemburgo	ILNAS	1	0+/1
Malta	MCCAA	1	0/1

Las AVM tuvieron aproximadamente dos meses para recoger y transportar las muestras a las instalaciones del laboratorio, mientras que las pruebas duraron unos dos meses más (véase Figura 3)

Figura 3: Cronología del proceso de muestreo y prueba



Para evitar que dos AVM muestrearán el mismo producto, el equipo del proyecto creó una herramienta de seguimiento mediante la cual se registraban las diferentes muestras recopiladas y se asignaba un identificador único a cada una de ellas. Para cada producto, se incluyeron diferentes características (como marca, descripción del producto, número de H, código EAN, canal de venta al por menor, fabricante, distribuidor, etc.) y una fotografía en el archivo común. La información recopilada también resultó útil para las AVM durante su comunicación con los OE en relación con las medidas adoptadas.



2.3 Pruebas

Para garantizar resultados comparables para todas las muestras recopiladas en la UE, el proyecto CASP requiere un plan de pruebas común y consensuado.

El trabajo de documentación, combinado con el análisis del Safety Gate/RAPEX y las entrevistas de las AVM, permitió identificar que los riesgos que se repiten con mayor frecuencia en esta categoría de productos están relacionados con lesiones.

El borrador del plan de pruebas se redactó considerando estos datos y las cláusulas pertinentes del Reglamento R44/04 de la CEPE. A continuación, se muestra el plan de pruebas definitivo, que fue aprobado por las AVM tras la reunión inicial.

Tabla 2: Plan de pruebas para las sillas infantiles para coche

Plan de pruebas para las sillas infantiles para coche Cláusulas relevantes del Reglamento n.º R44/04 de la CEPE
Cláusula 5. Evaluación de la Homologación
Cláusula 6.1. Evaluación de la Localización y sujeción segura en el vehículo
Cláusula 6.2. Evaluación de la Configuración
Cláusula 6.3. Evaluación de Requisitos de retención ISOFIX
Cláusula 6.4. Evaluación del Control del marcado
Cláusula 6.5. Evaluación del Control de las instrucciones de instalación y utilización
Cláusula 7.1.1. Evaluación de la Resistencia a la corrosión
Cláusula 7.1.2. Evaluación de la Absorción de energía
Cláusula 7.1.3. Evaluación del Vuelco
Cláusula 7.1.4. Evaluación del Ensayo dinámico
Cláusula 7.1.5. Evaluación de la Resistencia térmica
Cláusula 7.2.1. Evaluación de la Hebilla
Cláusula 7.2.2. Evaluación del Dispositivo de ajuste
Cláusula 7.2.3. Evaluación de los Retractores
Cláusula 7.2.4. Evaluación de las Correas
Cláusula 7.2.5. Evaluación del Dispositivo de cierre
Cláusula 7.2.6. Evaluación de las Especificaciones de las fijaciones ISOFIX
Prueba adicional para la inflamabilidad de los materiales (basado en el documento TRANS/WP.29/78/Rev.1, párrafo 1.20)

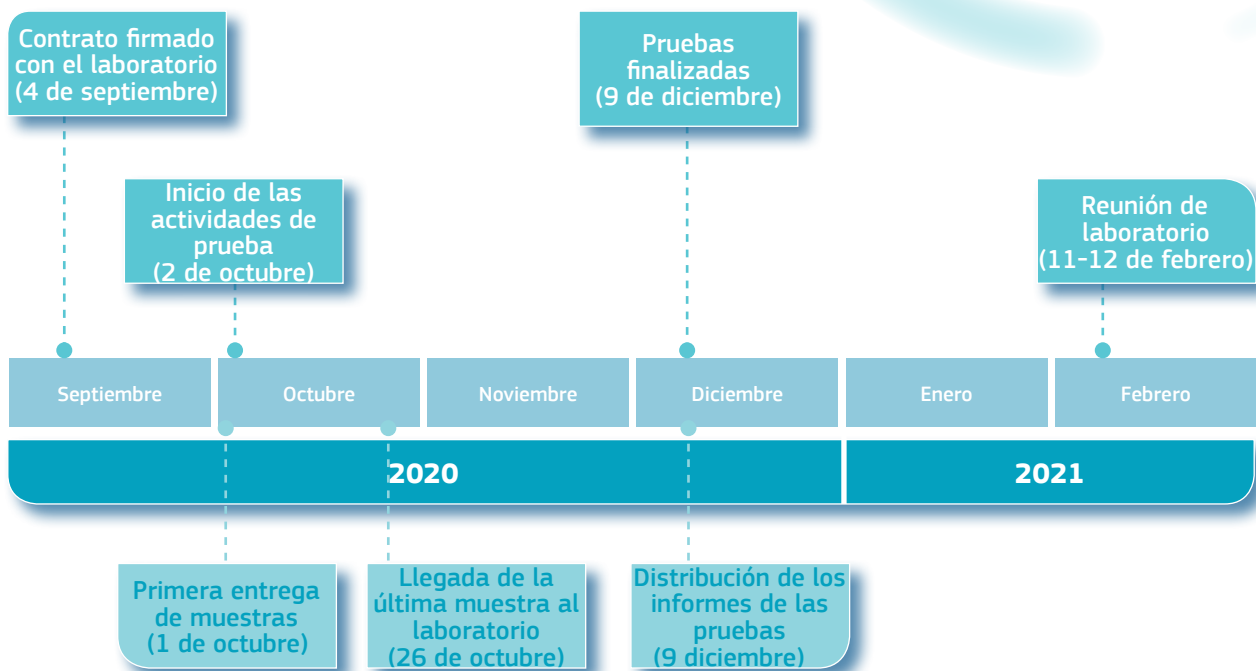


A partir del trabajo documental exhaustivo, el Contratista contactó con todos los laboratorios acreditados identificados ubicados en la UE y les invitó a presentar propuestas y precios para el plan de pruebas acordado. Se presentó a las AVM el análisis comparativo de la idoneidad técnica y las ofertas económicas de los dos laboratorios más adecuados que respondieron a la invitación del Contratista¹⁷. Estas ofertas se clasificaron según un procedimiento de «mejor relación calidad-precio». La AVM correspondiente seleccionó el laboratorio mejor clasificado.

Las AVM recogieron y transportaron las muestras tal y como se describe en el plan de muestreo. Las AVM afrontaron algunas dificultades para obtener el gran número de muestras por modelo de silla infantil para coche que era necesario para realizar las pruebas según las cláusulas seleccionadas del R44/04. Sin embargo, esto no afectó al cronograma general de las pruebas.

Las actividades de pruebas se prolongaron durante dos meses debido a la segunda ola de la pandemia de COVID-19 en Europa. La reunión del laboratorio se celebró virtualmente los días 11 y 12 de febrero de 2021. Los participantes pudieron obtener más información sobre las actividades de pruebas, intercambiar opiniones sobre los resultados de las pruebas, realizar evaluaciones de riesgo sobre muestras peligrosas seleccionadas, presenciar una demostración de cómo el personal del laboratorio realizaba pruebas específicas y visitar virtualmente las instalaciones del laboratorio.

Figura 4: Cronología del proceso de pruebas



¹⁷ Solo dos de los dieciséis laboratorios contactados respondieron a la oferta del Contratista.



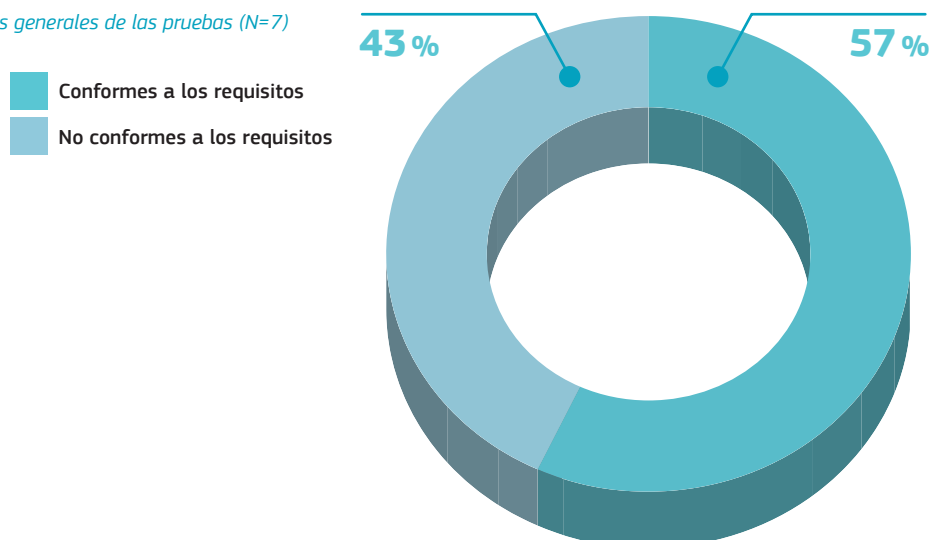


3. Resultados de las pruebas

3.1 Resumen de los resultados de las pruebas y principales conclusiones

En total, las AVM tomaron siete muestras que se analizaron por el laboratorio de pruebas. De ellas, tres no cumplían con los requisitos de las cláusulas pertinentes del Reglamento R44/04 (véase Figura 5).

Figura 5: Resultados generales de las pruebas (N=7)

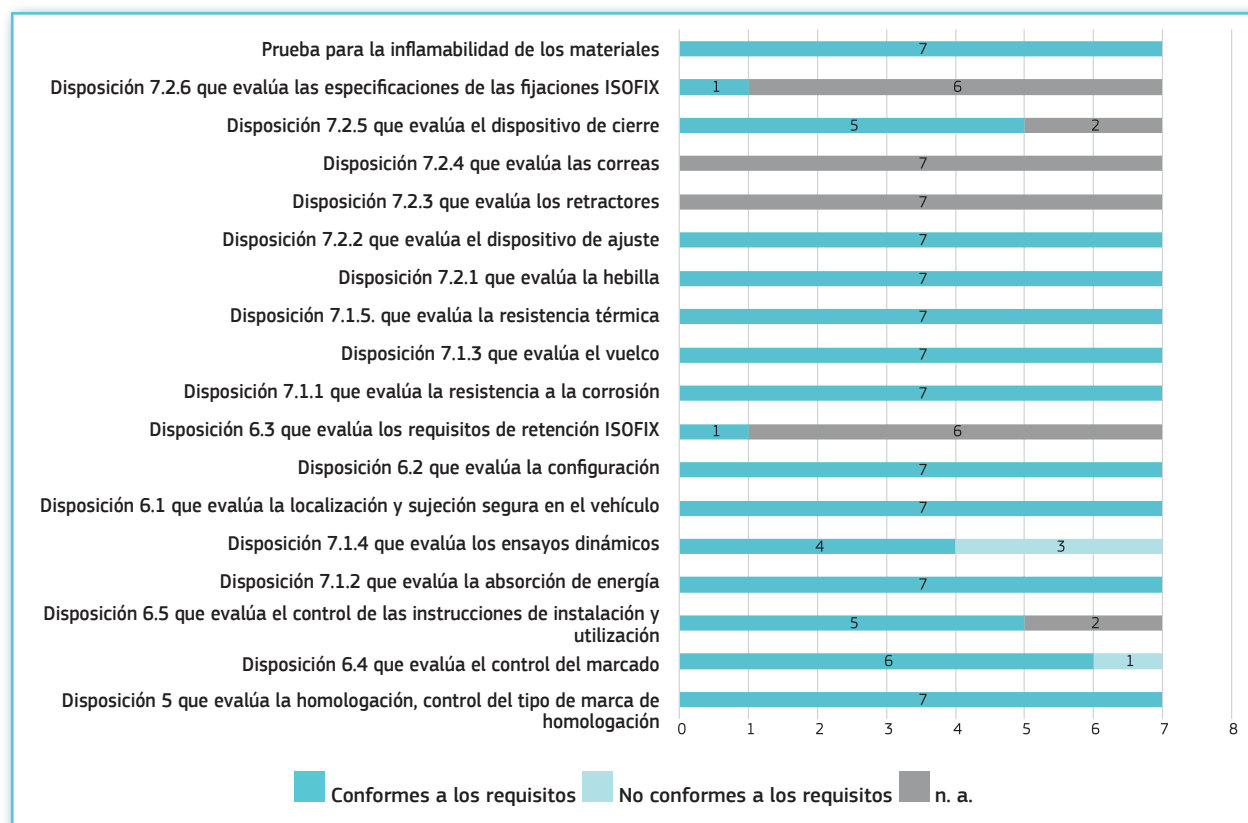


3.2 Resultados por cláusula

Tres sillas infantiles para coche no cumplían con los requisitos de los ensayos dinámicos y una no cumplía con los requisitos de marcado. Algunas cláusulas no

eran aplicables a las muestras de sillas infantiles para coche (véase Figura 6), por lo que no se realizaron estas pruebas.

Figura 6: Resultados de las pruebas por cláusula



3.3 Conclusiones de los resultados de las pruebas

La función principal de una silla infantil para coche es ofrecer un nivel esencial de seguridad, que también está garantizado por el proceso de homologación de terceros (sistema de H) antes de su comercialización. Por lo tanto, se considera mucho menos probable que se produzcan defectos en las sillas infantiles para coche que en otros sectores de productos. El hecho de que tres de las siete sillas infantiles para coche no cumplieran con los requisitos de las cláusulas pertinentes del Reglamento R44/04 significa que estos productos plantean riesgos significativos para los niños y suscita dudas sobre el sistema de H.

Tres sillas infantiles para coche no cumplían con los requisitos de los ensayos dinámicos, por lo que es menos probable que protejan a los niños de lesiones en caso de impacto.

Además, una silla no cumplía con los requisitos de marcado. Las marcas son importantes para garantizar a los consumidores la calidad y para aconsejarles sobre cómo utilizar los productos. La falta de marcas podría resultar en un posible mal uso de la silla, lo que reduciría la protección ofrecida a los niños. Asimismo, se descubrió que varias muestras proporcionaban instrucciones poco claras y, en ocasiones, confusas a los consumidores, lo que también podría provocar lesiones.





4. Evaluación de riesgos y medidas adoptadas por las AVM

4.1 Riesgos identificados

Según la Directiva sobre la Seguridad General de los Productos (2001/95/CE)¹⁸, un producto debe ser seguro durante su uso previsible a lo largo de toda su vida útil. Por lo tanto, a la hora de evaluar si un producto plantea un riesgo, el enfoque debe basarse en principios de evaluación de riesgos comunes y reproducibles establecidos en la disposición de la Decisión de Ejecución (UE) 2019/417 de la Comisión¹⁹ (Directrices RAPEX). Las AVM utilizaron la herramienta de RAG²⁰ gestionada por la CE para llevar a cabo la evaluación de riesgos.

Las evaluaciones de riesgos realizadas por las AVM participantes revelaron que un modelo planteaba un riesgo grave (véase Figura 7).²¹

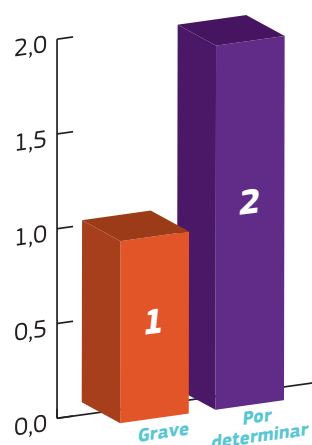


Figura 7: Resumen de los niveles de riesgo de las muestras que no cumplan con los requisitos

4.2 Medidas adoptadas y notificaciones de Safety Gate/RAPEX

Los productos que no cumplen con la legislación de la UE o con las normas en vigor pueden suponer un riesgo potencial para la seguridad de los consumidores. Para evitar que los productos puedan causar lesiones, las AVM toman medidas basadas en los resultados de las pruebas y las evaluaciones de riesgos realizadas.

Según el Reglamento (UE) 2018/858²², los defectos deben comunicarse a las autoridades de H que concedieron la autorización y a los OE, que tienen que informar a las AVM sobre los tipos de medidas que pretenden tomar. La CE puede aplicar medidas a nivel de la UE.

Las AVM participantes documentaron y compartieron información sobre las medidas adoptadas, incluidas las notificaciones presentadas en Safety Gate/RAPEX cuando se identificaron riesgos graves, de acuerdo

con su obligación legal en virtud del artículo 12.1 de la Directiva sobre la Seguridad General de los Productos²³. Además, las directrices RAPEX también recomiendan emitir notificaciones sobre las medidas adoptadas contra productos que presentan un riesgo menos grave. De esta manera, se garantiza el intercambio adecuado de información entre las autoridades y se fomenta la concienciación de los OE y los consumidores a través del sitio web público.

En el momento de elaboración de este informe²⁴ estaba pendiente la decisión de las AVM de presentar notificaciones Safety Gate/RAPEX²⁵ sobre los tres productos que no cumplían con los requisitos. Por lo tanto, es demasiado pronto para evaluar la repercusión de la actividad CASP en el número total de problemas de seguridad notificados dentro de esta categoría de productos.

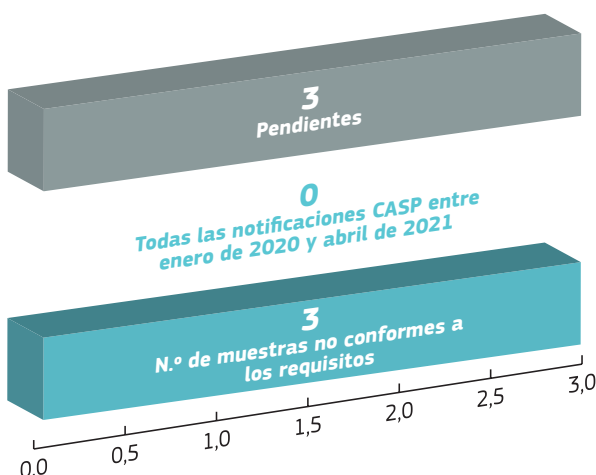


Figura 8: Repercusión de la actividad CASP 2020 sobre las Sillas infantiles para coche en las notificaciones de on Safety Gate

¹⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32001L0095&from=EN>

¹⁹ Decisión de Ejecución (UE) 2019/417 de la Comisión (Directrices RAPEX), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:32019D0417&from=EN>

²⁰ <https://ec.europa.eu/rag/#/screen/home>

²¹ Los resultados presentados se basan en la información disponible a 10.5.2021. La categoría «por determinar» hace referencia a los casos en los que la evaluación de riesgos aún estaba en curso en esa fecha.

²² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32018R0858>

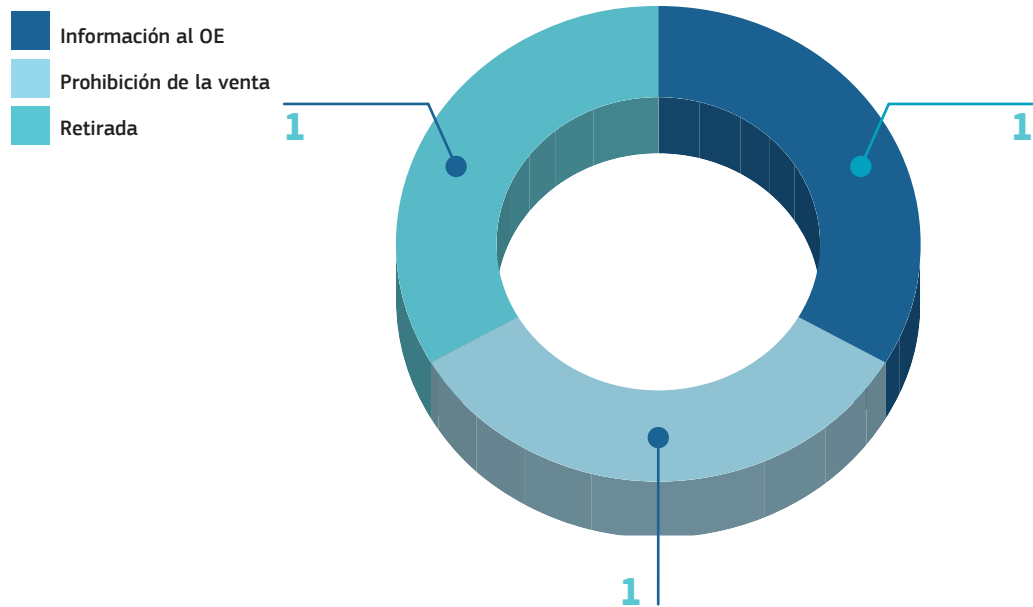
²³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX%3A32001L0095>

²⁴ <https://ec.europa.eu/safety-gate-alerts/screen/webReport#recentAlerts>

²⁵ Basado en los datos disponibles públicamente en Safety Gate/RAPEX y en las notificaciones realizadas (hasta el 1.5.2021).

Con respecto a los tres productos que no cumplían con los requisitos, las AVM retiraron el producto del mercado, impusieron una prohibición de venta o informaron al OE responsable para que adoptara medidas adicionales (véase Figura 9).

Figura 9: Medidas adoptadas por las AVM participantes en relación con las muestras evaluadas en el marco de esta APE





5. Conclusiones y recomendaciones

5.1 Conclusiones

De las siete muestras analizadas, tres no cumplían con los requisitos de las cláusulas pertinentes del Reglamento R44/04 incluidas en el plan de pruebas. Dichos requisitos estaban relacionados con los ensayos dinámicos y el control de marcas, lo que podría conllevar que las sillas infantiles para coche se instalen incorrectamente y que los niños sufran lesiones en caso de impacto. La decisión de las AVM sobre la presentación de notificaciones Safety Gate/RAPEX sobre los tres productos que no cumplían con los requisitos estaba pendiente en el momento de elaborar este informe. En lo que respecta a los productos que no cumplían con los requisitos, las AVM retiraron el producto del mercado, impusieron una prohibición de venta o informaron al OE responsable para que adoptara otras medidas.

Las sillas infantiles para coche están sujetas a un proceso de homologación por terceros para garantizar la seguridad de los niños transportados. El hecho de que tres sillas infantiles para coche no cumplieran con los requisitos de las cláusulas pertinentes del Reglamento R44/04 podría suponer la necesidad de realizar algunos ajustes en el sistema de H. También cabe mencionar que en la actividad solo se pudo probar un número reducido de modelos, hecho motivado por el elevado número de muestras por modelo necesarias y a los altos costes de los ensayos dinámicos.

En las futuras actividades de vigilancia del mercado centradas en las sillas infantiles para coche debe considerarse que los ensayos dinámicos requieren un gran número de muestras por modelo, lo que podría suponer una dificultad para la recogida de muestras por parte de las AVM. Además, a la hora de interpretar los resultados de las pruebas, podría ser relevante tener en cuenta la baja repetibilidad y reproducibilidad de los ensayos R44.

Asimismo, en la actividad se probaron sillas infantiles para coche homologadas según el Reglamento R44/04, que en la actualidad está siendo sustituido por el Reglamento R129, que es más estricto. Sin embargo, dado que en un futuro próximo podría seguir habiendo un número considerable de sillas de tipo R44 en los mercados de la UE, los resultados y las recomendaciones de esta actividad siguen siendo pertinentes para los consumidores y otras partes interesadas. La actividad coordinada permitió a los participantes mejorar sus conocimientos sobre las sillas infantiles para coche y sus métodos de ensayo, así como intercambiar opiniones sobre los resultados de las pruebas, las evaluaciones de riesgos y las medidas. Los conocimientos generados por la actividad también quedaron plasmados en materiales de comunicación destinados a concienciar a los consumidores. También se debatieron ideas relevantes para los OE y los organismos de normalización, lo que sentó las bases para un mayor diálogo con ellos a fin de mejorar la seguridad de estos productos.

5.2 Lecciones aprendidas en el pasado aplicadas al proyecto

- **Comunicación del proyecto.** El Contratista continuó utilizando profusamente la plataforma Wiki como herramienta de comunicación del proyecto, lo que permitió a todas las AVM participantes encontrar y aprobar rápidamente los documentos del proyecto, intercambiar puntos de vista entre ellas y recibir respuestas a sus preguntas relacionadas con el proyecto casi al instante.
- **Dejar tiempo suficiente para realizar el muestreo.** Según lo aprendido en proyectos CASP previos, el Contratista dejó tiempo suficiente (aproximadamente dos meses) para que las AVM recogieran y transportaran todas las muestras al laboratorio de pruebas. Al disponer de un mayor tiempo de muestreo, se produjeron muy pocos retrasos en la entrega de las muestras a los laboratorios.
- **Aprobación del formato de los informes de pruebas en una fase temprana del proceso de prueba.** El formato de los informes de pruebas se aprobó al inicio de la actividad para garantizar que las AVM pudieran utilizar inmediatamente los informes de pruebas y tomar medidas tras las pruebas.
- **Localización de laboratorios en una fase temprana de la actividad.** Anteriormente, la búsqueda de posibles laboratorios elegibles con las acreditaciones necesarias y adecuadas resultó difícil. El Contratista llevó a cabo un trabajo documental exhaustivo al principio del proyecto para garantizar que las AVM pudieran hacer una elección informada basada en la clasificación de la mejor relación calidad-precio de los laboratorios que presentaron ofertas adecuadas. Se hizo una lista con los laboratorios acreditados en la UE y se contactó con todos ellos. La investigación de los laboratorios se llevó a cabo utilizando la base de datos NANDO, así como sitios web de organismos nacionales de acreditación (ONA).

5.3 Lecciones aprendidas y aplicadas en el proyecto

- **Proyecto CASP totalmente digital.** Debido a la COVID-19, el proyecto CASP 2020 fue la primera CASP que tuvo que organizarse completamente por medios digitales, incluida la reunión en el laboratorio. El uso de herramientas digitales permitió a las AVM contribuir a los documentos del proyecto. Esto permitió que un mayor número de representantes por AVM participara en las reuniones del proyecto y no menoscabó el intercambio de opiniones sobre cuestiones importantes de seguridad de los productos. Además, como demuestra el número de notificaciones Safety Gate/RAPEX, la repercusión y la eficacia de las actividades coordinadas son elevadas y contribuyen a mantener la seguridad del mercado interior de la UE.
- **Contactar pronto con los laboratorios.** La identificación precoz de laboratorios elegibles para llevar a cabo las pruebas permitió al Contratista recopilar los presupuestos iniciales, lo que favoreció una división realista del presupuesto para las pruebas entre las APE y el uso eficaz de recursos al maximizar el número de muestras de productos a analizar.
- **Evaluación de la excelencia técnica de los laboratorios de pruebas.** Para garantizar que los laboratorios de pruebas contaran con las competencias necesarias para realizar servicios de pruebas de alta calidad y la experiencia requerida, el Contratista y el experto técnico realizaron llamadas de evaluación con todos los laboratorios que presentaron una oferta para realizar las pruebas. Los resultados de estas llamadas se comunicaron a las AVM para que pudieran tomar una decisión informada sobre qué laboratorio seleccionar.
- **Gran número de muestras por modelo.** En las categorías de productos en las que se necesita un elevado número de muestras por modelo para realizar las pruebas, a las AVM les puede resultar más fácil recopilar las muestras en una tienda física para asegurarse de que se toman muestras idénticas. Tal fue el caso de la actividad Sillas infantiles para coche; todas las muestras se tomaron en tiendas físicas.



5.4 Recomendaciones

Las siguientes recomendaciones se basan en los resultados del proceso de pruebas y en las conversaciones mantenidas entre las AVM a lo largo del proyecto. Las recomendaciones han sido validadas y acordadas por las AVM participantes durante la reunión final:

Para los consumidores

- **Comprobar el embalaje, las marcas y las instrucciones.** Los consumidores deben comprobar siempre el embalaje y las marcas. Es fundamental que los consumidores entiendan las instrucciones y las marcas del producto; la información de seguridad también tiene que ser clara.
- **Las sillas de tipo R129 deben cumplir requisitos más estrictos.** En Europa, y en la mayor parte del mundo, están en vigor las normas de ensayo CEPE R44/04 y CEPE R129/02 (i-Size). Es importante señalar que las sillas de tipo R129 (véase sección 2.1) tienen que cumplir requisitos más estrictos que las sillas del tipo R44. Esto puede ser importante a la hora de comprar una silla infantil para coche.
- **Seguir las instrucciones.** Los consumidores deben seguir las instrucciones en todo momento para garantizar un uso seguro de los productos. Es especialmente importante que los padres o cuidadores presten mucha atención a las instrucciones de instalación y las sigan cuidadosamente. Si las instrucciones no son claras, lo mejor es acudir al fabricante, al importador o a la tienda especializada en la que se adquirió el producto para asegurarse de que la silla está bien instalada y los niños están sujetos correctamente. Es importante que los consumidores se cercioren de que la silla sea del tamaño correcto, tanto para el niño como para el vehículo en el que se va a instalar.
- **Los niños deben viajar sentados en sentido contrario a la marcha durante el mayor tiempo posible.** Se recomienda hacerlo hasta que alcancen el peso o altura máximos permitidos en las instrucciones. Viajar en esta posición puede ser más seguro para los niños más pequeños, ya que la silla absorbe más energía del impacto y protege la cabeza, el cuello y la columna vertebral.



Para los operadores económicos (OE)

- **Proporcionar marcas e instrucciones claras en la lengua correspondiente.** Los OE deben asegurarse de que todas las marcas y las instrucciones de instalación sean claras; esto podría reducir la probabilidad de que los niños sufran diversas lesiones. Es especialmente importante cerciorarse de que las instrucciones y las marcas estén en la lengua del país en el que se comercializan las sillas.
- **Prepararse para la eliminación progresiva del Reglamento R44.** El Reglamento R44 será sustituido por el Reglamento R129, que establece requisitos más estrictos para las sillas infantiles para coche. Los OE deben prepararse para este cambio y asegurarse de que sus productos cumplen con los requisitos más estrictos.
- **Cooperar con las autoridades.** El Reglamento R129 exigirá que se rediseñen considerablemente las sillas infantiles para coche. Para garantizar que los consumidores utilicen solo productos seguros y no sufran lesiones, los OE deben cooperar siempre con las acciones de vigilancia del mercado y de aplicación de la normativa, así como con las autoridades de homologación (H).

Para los organismos de normalización

A pesar de que el Reglamento n.º 44/04 de la CEPE está siendo eliminado progresivamente, algunos de los conocimientos obtenidos en esta actividad pueden ser relevantes.

- **Menos muestras por modelo para realizar las pruebas.** Las AVM tuvieron dificultades para obtener el gran número de muestras por modelo de silla infantil de coche necesarias para realizar las pruebas de acuerdo con las cláusulas pertinentes del Reglamento R44/04²⁶. Por lo tanto, considere la posibilidad de cambiar los requisitos de las normas o las pruebas. Esto facilitaría la realización de todas las pruebas pertinentes a efectos de vigilancia del mercado al proporcionar menos muestras por modelo.
- **Repetibilidad de las pruebas.** Las pruebas prescritas por el Reglamento R44/04 abordan un gran número de factores, como la temperatura, la instalación, la posición del maniquí, etc. Por consiguiente, existe una probabilidad muy baja de que los resultados de dos pruebas cualesquiera sean iguales. Se recomienda un cambio en los requisitos de los ensayos del Reglamento R44/04 que permita aumentar la repetibilidad y la reproducibilidad de las pruebas y minimizar la influencia de los distintos factores mencionados anteriormente.

²⁶ Para esta actividad, se necesitaron diecisiete muestras por modelo para realizar todos los ensayos prescritos en el plan de pruebas.



Para las autoridades europeas y nacionales

- **Mantener bajo vigilancia el sector de las sillas infantiles para coche.** Teniendo en cuenta los graves defectos encontrados en las sillas infantiles de coche sometidas a prueba, las sillas infantiles de coche deben mantenerse bajo vigilancia y los ensayos deben continuar. Es preciso implicar a los OE, las autoridades de H y los consumidores con el fin de garantizar que los consumidores de la UE no utilicen sillas infantiles para coche peligrosas.
- **Implicar a las partes interesadas desde el principio.** Teniendo en cuenta la compleja naturaleza de las pruebas en esta categoría de productos, podría ser útil implicar a las partes interesadas (esto es, laboratorios, autoridades de H, el Grupo de trabajo sobre seguridad pasiva de la CEPE) en una fase temprana de la actividad, lo que permitiría a las AVM tomar decisiones informadas sobre el muestreo y las pruebas.
- **Ajustar el Safety Gate/RAPEX en relación con las sillas infantiles para coche.** Las sillas infantiles para coche con el mismo número de H pueden comercializarse con diferente nombre de producto o marca. Por lo tanto, si un tipo de silla infantil para coche tiene una notificación Safety Gate/RAPEX, las AVM deben ser alertadas de todas las demás sillas infantiles para coche con el mismo número de H. Se debe prestar apoyo adicional a las AVM para poner esto en práctica y ayudarles a examinar todas las sillas infantiles para coche peligrosas que comparten el mismo número de H en los mercados de la UE.
- **Una base jurídica clara para que las AVM actúen.** Las AVM disponen de una base jurídica para tomar medidas con respecto a las sillas que no cumplen con los requisitos del Reglamento n.º 44/04 de la CEPE. El R44 también forma parte del Reglamento (UE) n.º 661/2009 de la Comisión y dicho reglamento también figura en el anexo II del Reglamento (UE) 2018/858. Además, las AVM pueden actuar basándose en la Directiva sobre la Seguridad General de los Productos (DSGP) y en su legislación nacional de vigilancia del mercado.
- **Recopilar datos sobre sillas infantiles para coche para los consumidores.** Podría ser útil recopilar todos los datos sobre las sillas infantiles para coche (por ejemplo, número de H, especificaciones técnicas, etc.) en una base de datos central, a la que también podrían acceder los consumidores para asegurarse de que toman una decisión de compra informada.
- **Difundir los resultados de los proyectos CASP.** Se anima a las AVM participantes en el proyecto CASP a que difundan los resultados, las conclusiones y los documentos e informes para maximizar el impacto y el alcance del proyecto y aumentar la seguridad de los consumidores en toda la UE y el EEE.



²⁷ Ya existen ejemplos de este tipo de bases de datos, por ejemplo, la siguiente en Chile: <https://www.conaset.cl/sistemas-retencion-infantil/>



Parte 2

1. ¿Qué son CASP?



Los proyectos de Actividades coordinadas sobre seguridad de productos (CASP) tienen como objetivo garantizar un mercado interior seguro al proporcionar a las autoridades nacionales de vigilancia del mercado las herramientas pertinentes para analizar conjuntamente productos del mercado único, determinar sus riesgos y establecer posiciones y procedimientos comunes a través de Actividades de productos específicos (APE).

Además, el segundo objetivo de los proyectos de CASP es establecer un intercambio relevante de ideas y mejores prácticas para desarrollar enfoques, directrices y herramientas prácticas comunes para abordar problemas generales relacionados con la vigilancia del mercado sobre la seguridad de los productos a través de Actividades horizontales (AH).

El proyecto CASP 2020 comprende seis Actividades de productos específicos (APE), que fueron identificadas a través de una consulta iniciada por la DG JUST en 2019 para inquirir sobre los intereses y prioridades de las AVM:

1. Nitrosaminas en juguetes;
2. Equipo para juegos al aire libre para el hogar;
3. Nidos para bebés/cunas de colecho/sacos de dormir;

4. Cables;
5. Pequeños electrodomésticos de cocina para calentar;
6. Sillas infantiles para coche.

Con el auge del comercio electrónico, las AVM expresaron su interés en centrarse en los retos relacionados con la seguridad de los productos en línea y la vigilancia del mercado. Por tanto, el subproyecto CASP Online 2020 incluye actividades coordinadas que abordan de manera específica problemas relacionados con la seguridad de los productos en línea en la UE y el EEE. Con respecto a las APE, una de ellas está incluida en el subproyecto CASP Online 2020:

7. Metales peligrosos en joyería;

Además, en el marco del subproyecto CASP Online 2020, se organizaron dos AH centradas en la vigilancia de los mercados en línea y en el desarrollo de campañas de información para operadores económicos y consumidores (consulte el informe CASP Online 2020 para más información al respecto).

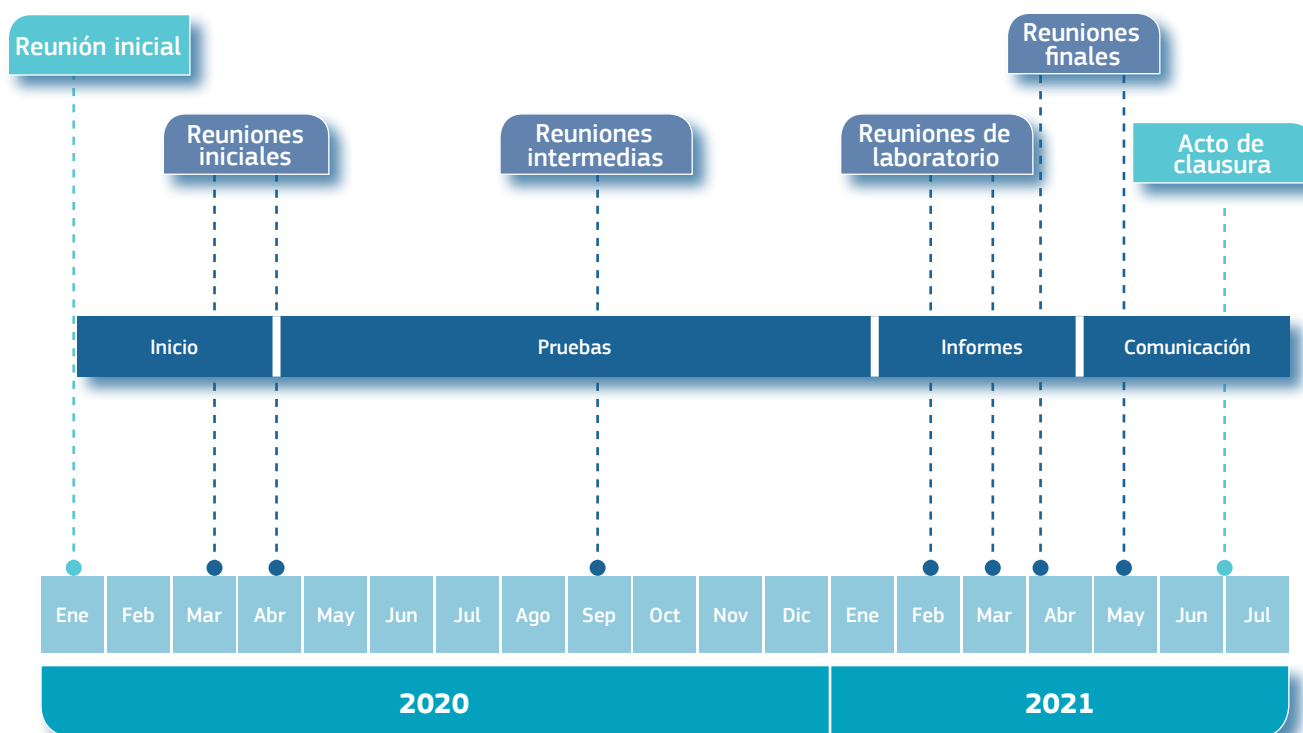
1.1 Funciones y responsabilidades





1.2 Cronograma del proyecto

Todas las APE siguen el mismo enfoque en cuanto a metodología y cronograma.



2. Descripción general del enfoque de APE



2.1 Proceso general

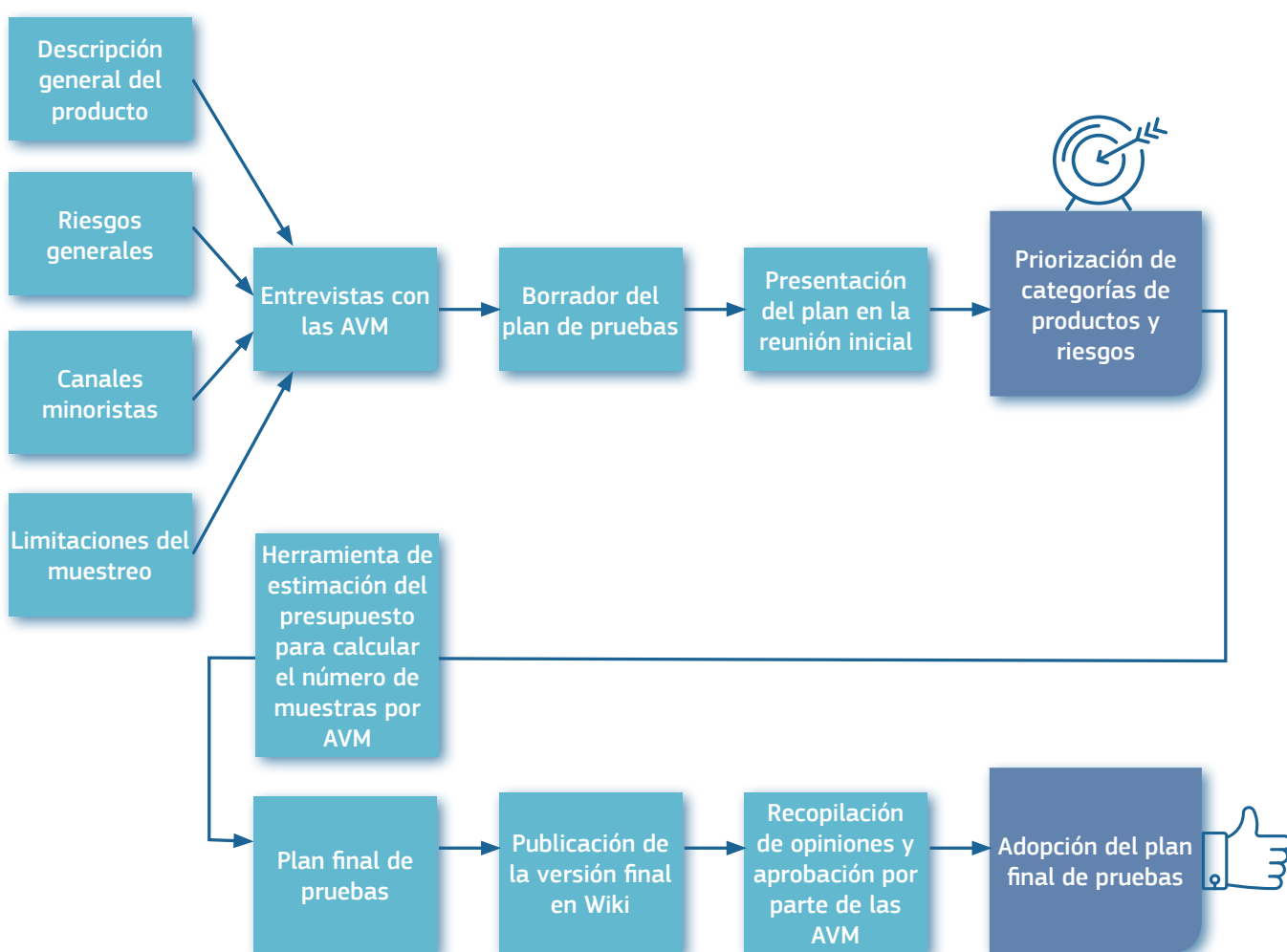
El proceso general de una APE comprende cuatro etapas: inicio, pruebas, informes y comunicación.





2.2 Proceso de muestreo y pruebas

La metodología de muestreo y pruebas es el resultado de un proceso gradual compuesto por múltiples fases que incluyen trabajo documental, recopilación de opiniones y conocimientos técnicos, y aprobación de las AVM





Proceso de selección de laboratorios

La selección de los laboratorios a subcontratar siguió un proceso de cinco pasos y comenzó durante la fase inicial del proyecto. Las AVM participaron y fueron consultadas durante cada paso. Los laboratorios subcontratados fueron seleccionados conjuntamente por las AVM.



Proceso de muestreo y pruebas

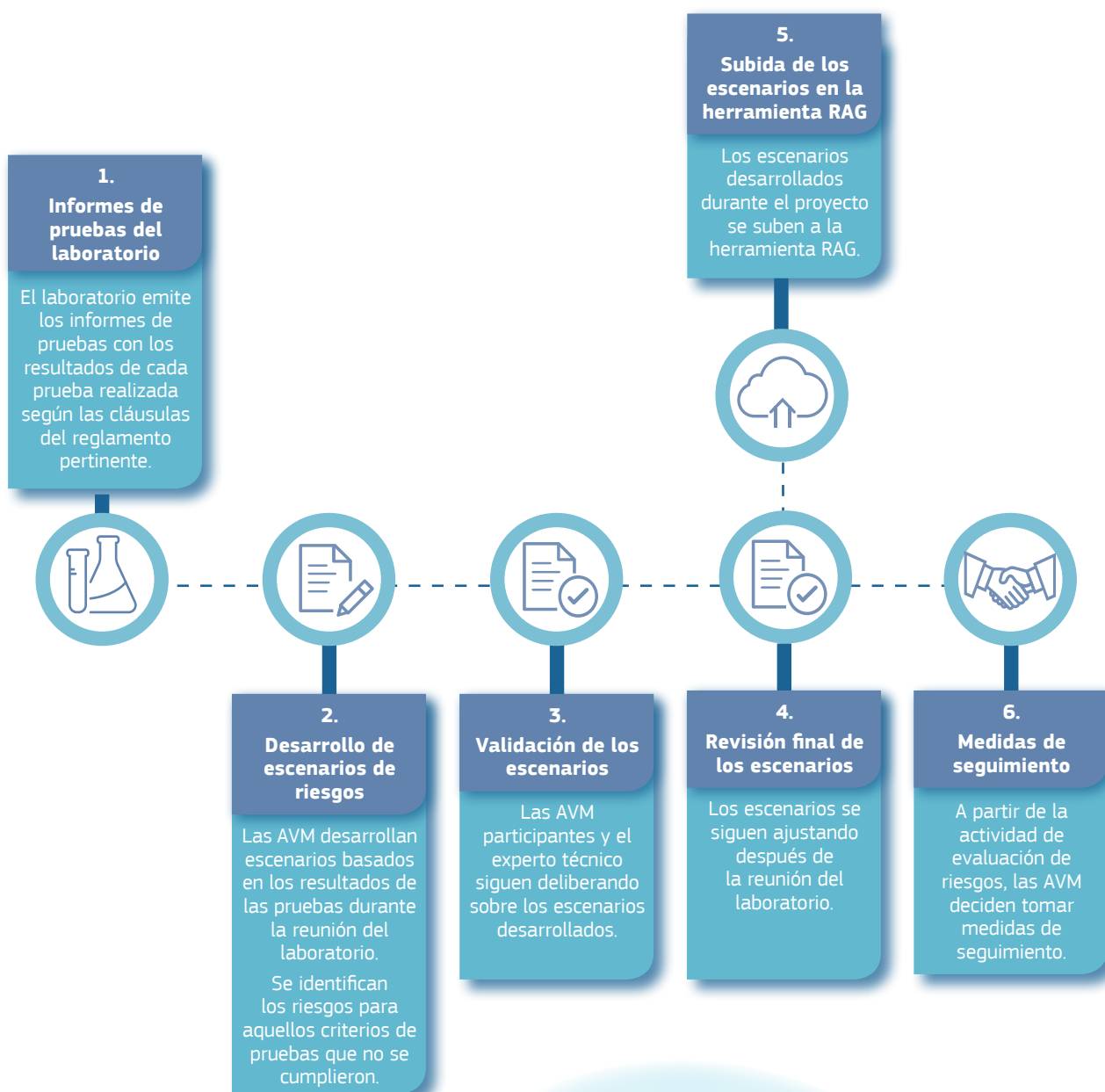


Comunicación continua entre las AVM, los técnicos de laboratorio y el contratista



2.3 Metodología para la evaluación de riesgos

La evaluación de riesgos de los productos no conformes se realiza según una metodología que consta de siete pasos principales. A partir del resultado del proceso de evaluación de riesgos, las AVM toman las decisiones pertinentes sobre las medidas de seguimiento a adoptar.



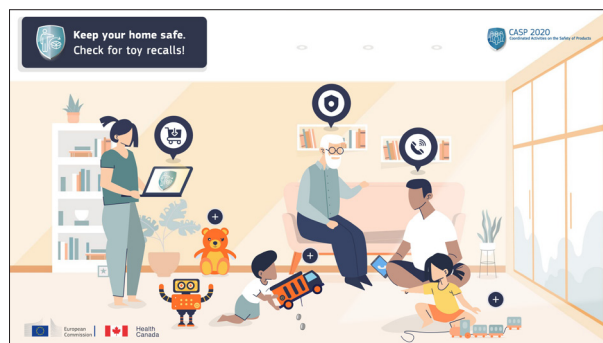
3. Actividades de comunicación



Las actividades de comunicación de las CASP 2020 tienen que responder al ambicioso reto de comunicar sus resultados al público más amplio posible dentro y fuera de la UE.

Para lograrlo, se ha desarrollado un conjunto completo de herramientas de comunicación en todas las lenguas de la UE que se centra principalmente en las APE, pero también en las AH. El conjunto de herramientas de comunicación está disponible en línea en el sitio web de Safety Gate (<https://ec.europa.eu/safety-gate/#/screen/pages/casp>).

El informe general de CASP 2020 y el informe CASP Online 2020 están disponibles en todas las lenguas oficiales de la UE. Además, los informes individuales para cada una de las actividades de CASP 2020 están disponibles en alemán, francés e inglés. Se publican en un sitio web específico de CASP bajo el sitio web general de Safety Gate (<https://ec.europa.eu/safety-gate/#/screen/pages/casp>).



El Acto de clausura de CASP 2020 marca el final de CASP 2020 y conlleva el lanzamiento de todo el material de comunicación producido durante el proyecto, la publicación oficial de sus resultados y la activación del conjunto de herramientas de comunicación en toda la UE.

COMISIÓN EUROPEA

Directorate-General for Justice and Consumers
Directorate Consumers
Unit E.4 Product Safety and Rapid Alert System
E-mail: JUST-RAPEX@ec.europa.eu

La Comisión Europea no es responsable de las consecuencias que pudieran derivarse de la reutilización de esta publicación.

© Unión Europea, 2021

La política de reutilización de los documentos de la Comisión Europea se rige por la Decisión 2011/833/UE de la Comisión, de 12 de diciembre de 2011, relativa a la reutilización de los documentos de la Comisión (DO L 330 de 14.12.2011, p. 39).

Salvo que se indique otra cosa, la reutilización del presente documento está autorizada en virtud de una licencia Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>). Esto significa que se permite la reutilización siempre que la fuente esté adecuadamente identificada y se indique cualquier cambio.

Para cualquier uso o reproducción de elementos que no sean propiedad de la Unión Europea, podrá ser necesario solicitar la autorización directamente de los respectivos titulares de derechos.

Puede encontrar información sobre la Unión Europea en todas las lenguas oficiales de la Unión en el sitio web Europa:
https://europa.eu/european-union/index_es



Oficina de Publicaciones
de la Unión Europea

Luxemburgo: Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, 2021
PDF ISBN 978-92-76-38226-3 doi:10.2838/214462 DS-02-21-385-ES-N