



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 20.6.2003
COM(2003) 361 final

2003/0128 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 74/408/CEE del Consejo, relativa a los vehículos de motor, en cuanto a los asientos, sus anclajes y reposacabezas

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETIVO DE LA PROPUESTA

El objetivo de la presente propuesta de Directiva es modificar la Directiva 74/408/CEE del Consejo, de 22 de julio de 1974, cuya última modificación la constituye la Directiva 96/37/CE de la Comisión, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los asientos de los vehículos a motor, a fin de imponer la instalación de cinturones de seguridad en los vehículos de motor diferentes de los turismos¹ a partir del 1 de julio de 2004.

En la actualidad, la legislación comunitaria obliga a equiparse con cinturones de seguridad únicamente a los turismos².

Las siguientes Directivas hacen referencia a la instalación de cinturones de seguridad en vehículos:

- Directiva 77/541/CEE del Consejo, de 28 de junio de 1977³, cuya última modificación la constituye la Directiva 2000/3/CE de la Comisión, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los cinturones de seguridad y los sistemas de retención de los vehículos a motor.
- Directiva 76/115/CEE del Consejo, de 18 de diciembre de 1975⁴, cuya última modificación la constituye la Directiva 96/38/CE de la Comisión, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los anclajes de los cinturones de seguridad de los vehículos a motor.
- Directiva 74/408/CEE del Consejo, de 22 de julio de 1974⁵, cuya última modificación la constituye la Directiva 96/37/CE de la Comisión⁶, relativa a los vehículos de motor en relación con los asientos, sus anclajes y reposacabezas.

Con vistas a la instalación obligatoria de cinturones de seguridad en todos los vehículos, la Comisión propone la modificación simultánea de las tres Directivas. Habida cuenta de que el objetivo final de la acción propuesta es mejorar la seguridad vial, deberían adoptarse las tres al mismo tiempo y aplicarse en la misma fecha.

2. BASE JURÍDICA

Las Directivas de modificación propuestas tienen como fundamento el artículo 95 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y se basan en el principio de armonización plena, cuyo fin es sustituir la legislación y los procedimientos nacionales, responsables de la creación de barreras a la libre circulación de

¹ Vehículos afectados: minibuses (categoría M₂), autobuses y autocares (categoría M₃), camiones ligeros (categoría N₁), camiones pesados y de peso intermedio (categorías N₂ y N₃).

² Categoría M₁.

³ DO L 220 de 29.8.1977, p. 95.

⁴ DO L 24 de 30.1.1976, p. 6.

⁵ DO L 221 de 12.8.1974, p. 1.

⁶ DO L 186 de 25.7.1996, p. 28.

mercancías, por un conjunto de normas comunitarias únicas y vinculantes y un único procedimiento de homologación.

En este caso particular, la instalación de cinturones de seguridad en vehículos diferentes de los turismos exige la utilización de la tecnología adecuada por parte de los fabricantes para proporcionar a los ocupantes el máximo grado de protección. La legislación comunitaria ya incluye disposiciones pertinentes en este sentido.

En beneficio del buen funcionamiento del mercado interior, estas Directivas habrán de ser obligatorias en el ámbito comunitario y deberán aplicarse en la misma fecha. Únicamente a través de esta acción concertada será posible contribuir a garantizar el funcionamiento adecuado del mercado interior.

3. ANTECEDENTES

La mejora de la seguridad vial es un asunto importante, que incumbe a todos los ciudadanos de la Unión Europea. El Parlamento Europeo, en un informe con fecha de 9 de diciembre de 2002, considera que la seguridad del transporte en Europa debería ser una prioridad absoluta y que deberían definirse medidas capaces de contribuir a reducir la mortalidad y el número de heridos de gravedad en la carretera⁷.

De hecho, la Comisión, en su Libro Blanco *La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*, recuerda:

«El tributo a la movilidad que pagan los europeos ha sido y sigue siendo demasiado alto. Desde 1970, más de 1 640 000 de nuestros conciudadanos han muerto en la carretera [...]. En el año 2000, los accidentes de carretera causaron la muerte a más de 40 000 personas y más de 1 700 000 heridos en la Unión Europea [...]. Una de cada tres personas resultará herida durante su vida en un accidente.»⁸

Entre las medidas previstas por la Comisión, se incluye la extensión del uso de cinturones de seguridad, cuando los asientos del vehículo disponen de ellos. Hasta ahora, la Directiva 91/671/CEE del Consejo⁹ imponía el uso obligatorio de un sistema de retención en los vehículos ligeros, siempre que dispongan de tal sistema. Esto afecta a los asientos delanteros y traseros de los vehículos pertenecientes a la categoría M₁, a los asientos delanteros de los vehículos pertenecientes a la categoría N₁ y a determinados vehículos pertenecientes a la categoría M₂, pero, en ningún caso, a los vehículos pesados.

El Parlamento Europeo y el Consejo han iniciado el proceso de adopción de una modificación de la Directiva 91/671/CEE, en virtud de la cual se impondría el uso obligatorio del cinturón de seguridad en todos los vehículos, siempre que estén equipados.

Con objeto de aportar a estas medidas mucha más eficacia en materia de protección de los ocupantes, es necesario intervenir para exigir a los fabricantes que equipen con

⁷ Informe final A5-0444/2002 de 9.12.2002, p. 14.

⁸ La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad, COM(2001) 370, página 73; http://europa.eu.int/comm/energy_transport.

⁹ DO L 376 de 31.12.1991, p. 26.

cinturones de seguridad los asientos de todos los vehículos de motor y, en particular, de los autocares.

4. ASPECTOS TÉCNICOS

Por razones técnicas, los anclajes de los cinturones de seguridad destinados a los vehículos pesados, incluidos los autobuses y autocares, no pueden fijarse a la estructura de la carrocería del vehículo, como suele ocurrir con los turismos, por lo que se fijan a los asientos. Por este motivo, es necesario cumplir las tres Directivas combinadas, ya que tanto los cinturones de seguridad como los sistemas de retención deberán estar bien sujetos mediante anclajes reforzados y normalizados, instalados en el vehículo de manera que permitan llevar puestos los cinturones correctamente. Además, la fuerza que ejerce el cuerpo humano en el cinturón en caso de choque se transmite a los anclajes del asiento, por lo que deberá verificarse su resistencia con cargas combinadas.

Por el momento no existe ninguna obligación de llevar cinturones de seguridad en los asientos orientados hacia los lados, por lo que la Comisión quiere aprovechar la oportunidad para evaluar la posibilidad de introducir la obligatoriedad de su equipamiento. Cuando se celebraron los debates en torno a la Directiva 2001/85/CE¹⁰, relativa a la seguridad en autobuses y autocares, la Comisión puso en marcha un estudio para determinar qué tipo de cinturones de seguridad protegerían mejor a los pasajeros. Los resultados obtenidos por la consultora llevaron a la conclusión de que es preferible prohibir los asientos orientados hacia los lados en este tipo de vehículos, excepto en los autobuses urbanos¹¹.

5. SUBSIDIARIEDAD

Se han tenido en cuenta los principios de «subsidiariedad» y «proporcionalidad» consagrados en el artículo 5 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea. Habida cuenta de la dimensión y los efectos de la acción contemplada, los Estados miembros no podrán alcanzar de manera suficiente el objetivo de la presente Directiva, a saber, la mejora de la seguridad vial y la eliminación de obstáculos al comercio en el interior de la Comunidad, y, por consiguiente, podrá lograrse mejor en el ámbito comunitario. Asimismo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar el objetivo.

6. IMPLICACIÓN DE LAS PARTES INTERESADAS

6.1. Posición de los Estados miembros

Se ha informado a los Estados miembros del contenido de la presente propuesta a través del grupo consultivo de la Comisión: el Grupo de Trabajo de vehículos de motor (MVWG), compuesto por representantes de los Estados miembros, del sector

¹⁰ Directiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2001 (DO L 42 de 13.2.2002, p. 1).

¹¹ *Safety Consideration of Longitudinal Seating Arrangements in Buses and Coaches* – Resultados de un estudio de investigación realizado por Cranfield Impact Centre (julio de 2001) – <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/index.htm>.

y de organizaciones no gubernamentales. La mayoría de los Estados miembros respalda la propuesta.

La Comisión, al preparar su propuesta, tuvo en cuenta el trabajo de investigación llevado a cabo por la consultora relativo a la disposición longitudinal de los asientos en autobuses y autocares, en el que se concluye que *«la disposición longitudinal de los asientos no debería estar permitida en los tipos de vehículos en los que no está permitido que los pasajeros viajen de pie y debería estar permitida en los tipos de vehículos en los que está permitido que los pasajeros viajen de pie, a condición de que se cumplan determinadas características de diseño y en función de la naturaleza de las operaciones del vehículo, es decir, si se trata de un servicio local, de un autobús urbano, etc.»*¹².

Los Estados miembros no se opusieron a estas conclusiones.

6.2. Posición de las organizaciones no gubernamentales

Los representantes de las organizaciones no gubernamentales no han manifestado ninguna opinión en contra. Sin embargo, la IRU (Unión Internacional de Transportes por Carretera) lamenta la prohibición de asientos orientados hacia los lados en los autocares, ya que ello implicaría la desaparición de «rincones acogedores» en los autocares de lujo.

6.3. Posición del sector

En la medida en que las disposiciones técnicas relativas a la instalación de cinturones de seguridad en todas las categorías de vehículos se incluyen en las Directivas 74/408/CEE, 77/541/CEE y 76/115/CEE, desde el 1 de enero de 1997 forman parte de la legislación nacional de los Estados miembros. Así pues, todos los fabricantes han desarrollado soluciones técnicas adecuadas para cumplir dichas Directivas.

La Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles no ha planteado ninguna objeción a las propuestas de la Comisión. No obstante, pide que se conceda un período de tiempo razonable para permitir que se tengan en cuenta los cambios técnicos a través de la validación adecuada y que se integren en los planes de producción. Asimismo, solicita que sea posible incumplir algunas disposiciones de las Directivas 74/408/CEE, 76/115/CEE y 77/541/CEE cuando se trate de producir series cortas.

7. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

La propuesta consta de dos artículos principales.

7.1. Artículo 1: Modificación de la Directiva 74/408/CEE

El objetivo del artículo 1 es definir los vehículos de las categorías M₂ y M₃ teniendo en cuenta la Directiva 2001/85/CE, relativa a autobuses y autocares. Este enfoque proporciona los medios adecuados para establecer la diferencia entre autobuses urbanos, autobuses interurbanos y autocares de turismo.

¹² *Safety Consideration of Longitudinal Seating Arrangements in Buses and Coaches*, resumen, página 4.

Se ha introducido un nuevo artículo en la Directiva, cuyo fin es prohibir la instalación de asientos orientados hacia los lados: a partir del 1 de julio de 2004 en los nuevos tipos de vehículos y a partir del 1 de enero de 2006 en los nuevos vehículos pertenecientes a tipos que ya existen.

Sin embargo, se permiten algunas excepciones que tienen en cuenta el uso especial de vehículos destinados a fines especiales, en los que puede ser necesario instalar asientos orientados hacia los lados. Es el caso de las ambulancias, por ejemplo.

7.2. Artículo 2: Aplicación

En el artículo 2 se incluyen tres fechas:

- El 1 de enero de 2004: fecha a partir de la cual los Estados miembros tienen que aceptar los vehículos homologados de conformidad con la Directiva de modificación.
- El 1 de julio de 2004: fecha a partir de la cual los nuevos tipos de vehículos que pertenecen a las categorías en cuestión tienen que cumplir los requisitos de la Directiva.
- El 1 de enero de 2006: fecha a partir de la cual todos los vehículos nuevos pertenecientes a tipos que ya existen tienen que cumplir la Directiva.

8. ASPECTOS ECONÓMICOS: ANÁLISIS DE COSTES Y BENEFICIOS

8.1. Generalidades

No resulta fácil calcular con precisión las repercusiones en el coste económico que tendrán para la fabricación de vehículos las medidas establecidas en la modificación propuesta de la Directiva 74/408/CEE. Deben tenerse en cuenta varios factores diversos cuya influencia es difícil de analizar.

En primer lugar, hay que destacar que, desde 1999, muchos vehículos recientes diferentes de los turismos han sido equipados con cinturones de seguridad de manera voluntaria, lo que ha dado lugar a una disminución de la contribución necesaria por parte del sector. No obstante, en el marco de la presente evaluación, se ha considerado que los camiones y los tractores para semirremolques están equipados con cinturones de seguridad, mientras que los autocares sólo están equipados en los casos en los que lo requiere la legislación nacional.

Las principales ventajas de la puesta en marcha de las medidas contempladas resultarán de su aplicación en los autocares, diseñados para transportar hasta un total de sesenta pasajeros sentados.

Es importante que los pasajeros estén bien protegidos en cualquier tipo de accidente¹³. Por consiguiente, la instalación de cinturones de seguridad implica no sólo el refuerzo adecuado de los asientos y sus fijaciones, sino también de la superestructura íntegra del vehículo, de manera que resista el incremento de la fuerza

¹³ Choque frontal o accidente con vuelco.

de la energía cinética durante el vuelco debido a la utilización de los cinturones por parte de los pasajeros.

En muchos casos será necesario diseñar de nuevo el vehículo en su totalidad, a fin de distribuir mejor la energía en el interior de la superestructura y evitar así una situación en la que, como consecuencia de la deformación, los pasajeros carezcan de suficiente espacio de supervivencia.

Respecto a los beneficios previstos, los datos procedentes de diversos estudios de «accidentología» permiten evaluar la influencia de las medidas en el número de muertes cuando los pasajeros salgan despedidos. Sin embargo, es difícil prever si disminuirá de manera significativa la gravedad de las heridas sufridas por los pasajeros que llevan puesto el cinturón cuando éstos se golpeen contra las estructuras internas. Además, cabe recordar que el hecho de que la instalación de cinturones de seguridad sea obligatoria no garantiza que todos los pasajeros utilicen el cinturón permanentemente.

Partiendo de estas premisas, definitivamente los análisis de costes y beneficios sólo podrán considerarse estimaciones con valor indicativo.

8.2. Coste de la instalación de cinturones de seguridad en autocares

Como se ha indicado anteriormente, la instalación de cinturones de seguridad en un autocar moderno, con piso superior, con capacidad para sesenta pasajeros exigiría el fortalecimiento tanto del suelo como de la superestructura.

Teniendo en cuenta que habría que equipar con cinturones de seguridad cerca de 3 500 vehículos y basándose en una vida económica de diez años, se calcula que el coste total sería de unos 3,6 millones de euros al año.

8.3. Beneficios

En lo que se refiere a autocares, suponiendo que el 80 % de los pasajeros utilice realmente el cinturón de seguridad, cabe pensar que ciento veinte pasajeros podrían, presumiblemente, salvar la vida en accidentes de carretera.

Teniendo en cuenta que el beneficio económico para la sociedad que resulta de salvar una vida se calcula en un millón de euros¹⁴, si todos los autocares estuvieran equipados con cinturones de seguridad, el beneficio potencial para la sociedad sería de 120 millones de euros anuales.

Todavía queda por investigar cuántas personas heridas de gravedad habrían estado mejor protegidas si hubieran llevado puesto el cinturón de seguridad. Cabe pensar que, como consecuencia de la aplicación de las medidas propuestas, disminuirá de manera significativa tanto la incidencia de las heridas de los ocupantes como su gravedad, así como el sufrimiento social.

¹⁴ Fuente: Dirección General de Energía y Transportes: Prioridades de la seguridad vial de la UE; informe de situación y clasificación de las acciones, COM(2000) 125 final.

9. CONCLUSIÓN

Lograr que los ocupantes de un vehículo que vuelca permanezcan en el interior del vehículo puede resultar clave para que sobrevivan. En general, la mayoría de los pasajeros que salen despedidos mueren como resultado de las heridas sufridas, mientras que los ocupantes que permanecen en el interior del vehículo generalmente sobreviven.

Asimismo, cada vez son más los camiones, pesados y ligeros, que se ven implicados en accidentes de carretera, y muchos de sus ocupantes mueren por no llevar cinturón de seguridad debido a la ausencia de sistemas de retención en sus vehículos.

Pese a que el precio que debe pagar la sociedad pueda parecer bastante alto, habría que compararlo con los beneficios en materia de disminución de heridos y muertos.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 74/408/CEE del Consejo, relativa a los vehículos de motor, en cuanto a los asientos, sus anclajes y reposacabezas

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, su artículo 95,

Vista la propuesta de la Comisión¹⁵,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁶,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁷,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado¹⁸,

Considerando lo siguiente:

- (1) La investigación realizada ha puesto de manifiesto que el uso de cinturones de seguridad y de sistemas de retención puede contribuir a disminuir de manera significativa el número de muertes y la gravedad de las heridas en caso de accidente, incluso cuando se produce el vuelco del vehículo. Su instalación en todas las categorías de vehículos constituiría, sin duda, un paso importante hacia el aumento de la seguridad vial y el consiguiente ahorro de vidas.
- (2) El equipamiento de todos los vehículos con cinturones de seguridad puede suponer un beneficio considerable para la sociedad.
- (3) El Parlamento Europeo, en su Resolución de 18 de febrero de 1986 sobre medidas comunes para disminuir los accidentes de carretera, que formaba parte del programa comunitario en materia de seguridad vial¹⁹, hizo hincapié en la necesidad de establecer la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad para todos los pasajeros, incluidos los niños, excepto en los vehículos destinados al servicio público. Por consiguiente, en lo relativo a la instalación obligatoria de cinturones de seguridad y sistemas de retención, hay que distinguir entre los autobuses destinados al servicio público y los demás vehículos.

¹⁵ DO C[.....] de [.....], p. [.....].

¹⁶ DO C[.....] de [.....], p. [.....].

¹⁷ DO C[.....] de [.....], p. [.....].

¹⁸ DO

¹⁹ DO C 68 de 24.3.1986, p. 35.

- (4) Con arreglo a la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques²⁰, cuya última modificación la constituye la Directiva 2001/116/CE de la Comisión²¹, el sistema de homologación comunitario sólo se implantó para todos los vehículos nuevos de la categoría M₁ a partir del 1 de enero de 1998. En consecuencia, únicamente estos vehículos están obligados a disponer de asientos, anclajes de asientos y reposacabezas que cumplan lo dispuesto en la Directiva 74/408/CEE del Consejo, de 22 de julio de 1974, relativa a los vehículos de motor, en cuanto a los asientos, sus anclajes y reposacabezas²², cuya última modificación la constituye la Directiva 96/37/CE de la Comisión²³.
- (5) Hasta que el sistema de homologación comunitario se extienda a todas las categorías de vehículos, en beneficio de la seguridad vial conviene instalar en los vehículos pertenecientes a las categorías diferentes de la M₁ asientos y anclajes de asientos compatibles con la instalación de fijaciones de cinturones de seguridad.
- (6) En la Directiva 74/408/CEE ya se incluyen todas las disposiciones técnicas y administrativas que permiten la homologación de vehículos de categorías diferentes de la M₁. Por consiguiente, no es necesario que los Estados miembros introduzcan nuevas disposiciones.
- (7) Desde la entrada en vigor de la Directiva 96/37/CE, varios Estados miembros ya han establecido la obligatoriedad de cumplir lo dispuesto en la misma en relación con determinadas categorías de vehículos diferentes de la M₁. En consecuencia, los fabricantes y sus proveedores han desarrollado la tecnología adecuada.
- (8) El trabajo de investigación realizado ha puesto de manifiesto que no es posible proporcionar asientos orientados hacia los lados equipados con cinturones de seguridad que garanticen a los ocupantes el mismo nivel de seguridad que los asientos orientados hacia delante. Por motivos de seguridad, conviene prohibir dichos asientos en determinadas categorías de vehículos.
- (9) Debe modificarse la Directiva 74/408/CEE en consecuencia.
- (10) Habida cuenta de que los Estados miembros no pueden alcanzar de manera suficiente el objetivo de la acción propuesta, a saber, mejorar la seguridad vial mediante la introducción de la instalación obligatoria de cinturones de seguridad en determinadas categorías de vehículos, y en vista de que, debido a la dimensión de la acción, dicho objetivo puede lograrse mejor a escala comunitaria, la Comunidad puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado. Con arreglo al principio de proporcionalidad establecido en ese mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para tal fin.

²⁰ DO L 42 de 23.2.1970, p. 1.

²¹ DO L 18 de 21.1.2002, p. 1.

²² DO L 221 de 12.8.1974, p. 1.

²³ DO L 186 de 25.7.1996, p. 28.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1
Modificación de la Directiva 74/408/CEE

La Directiva 74/408/CEE queda modificada como sigue:

1. El artículo 1 se modifica de la manera siguiente:

a) En el apartado 1 se añade el siguiente párrafo:

«Los vehículos de las categorías M₂ y M₃ se subdividen en las clases definidas en la sección 2 del anexo I de la Directiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*.

* DO L 42 de 13.2.2002, p. 1.»

b) Se sustituye el apartado 2 por el siguiente apartado:

«2. La presente Directiva no se aplicará a los asientos plegables definidos en el punto 2.7. del anexo I ni a los asientos orientados hacia atrás.»

2. Se inserta el siguiente artículo 3 bis:

«Artículo 3 bis

1. Los Estados miembros prohibirán, a partir del [1 de julio de 2004], la instalación de asientos orientados hacia los lados en los nuevos tipos de vehículos de las categorías M₁, N₁, M₂ y M₃ de clase III o B.
2. Los Estados miembros prohibirán, a partir del [1 de enero de 2006], la instalación de asientos orientados hacia los lados en los nuevos vehículos de las categorías M₁, N₁, M₂ y M₃ de clase III o B.
3. Los apartados 1 y 2 no se aplicarán a las ambulancias, a los vehículos enumerados en el primer párrafo del apartado 1 del artículo 8 de la Directiva 70/156/CEE ni a los asientos de las autocaravanas que se utilizan únicamente cuando el vehículo está parado.»

3. El punto 1.1. del anexo IV se sustituye por el siguiente punto:

«1.1. Los requisitos establecidos en el presente anexo se aplicarán a los vehículos de las categorías N₁, N₂ o N₃ y a los de las categorías M₂ y M₃ que no entran en el ámbito de aplicación del anexo III. Asimismo, se aplicarán a los asientos orientados hacia los lados de todas las categorías de vehículos, excepto el punto 2.5.»

Artículo 2 **Aplicación**

1. A partir del [1 de enero de 2004], en lo que se refiere a los asientos, sus anclajes y reposacabezas que cumplan los requisitos establecidos en la Directiva 74/408/CEE, cuya última modificación la constituye la presente Directiva, los Estados miembros:
 - a) no denegarán la homologación CE ni la homologación nacional a un tipo de vehículo;
 - b) ni prohibirán la matriculación, la venta ni la puesta en servicio de vehículos nuevos.

2. A partir del [1 de julio de 2004], en lo que se refiere a los asientos, sus anclajes y reposacabezas que no cumplan los requisitos establecidos en la Directiva 74/408/CEE, cuya última modificación la constituye la presente Directiva, los Estados miembros, en relación con un nuevo tipo de vehículo:
 - a) dejarán de conceder la homologación CE;
 - b) denegarán la homologación nacional.

3. A partir del [1 de enero de 2006], en lo que se refiere a los asientos, sus anclajes y reposacabezas que no cumplan los requisitos establecidos en la Directiva 74/408/CEE, cuya última modificación la constituye la presente Directiva, los Estados miembros:
 - a) dejarán de considerar válidos, a efectos del apartado 1 del artículo 7 de la Directiva 70/156/CEE, los certificados de conformidad que acompañen a los vehículos nuevos;
 - b) denegarán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de vehículos nuevos, excepto en los casos en los que se remita a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 8 de la Directiva 70/156/CEE.

Artículo 3 **Transposición**

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar [...seis meses después de su adopción]. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

2. Aplicarán las presentes disposiciones a partir de [...seis meses después de su adopción].

3. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

4. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones fundamentales de Derecho interno que adopten dentro del ámbito de aplicación de la presente Directiva.

Artículo 4
Entrada en vigor

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

Artículo 5
Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente