



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 7.2.2007  
COM(2007) 22 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN  
AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO**

**Marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI**

**Posición de la Comisión sobre el informe final del Grupo de alto nivel CARS 21**

**Una contribución a la estrategia de crecimiento y empleo de la UE**

{SEC(2007) 77}  
{SEC(2007) 78}

**COM (2007) 22  
COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN  
AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO**

**Marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI**

**Posición de la Comisión sobre el informe final del Grupo de alto nivel CARS 21**

*Una contribución a la estrategia de crecimiento y empleo de la UE*

## ÍNDICE

SÍNTESIS .....	3
1. INTRODUCCIÓN .....	5
2. ¿UNA INDUSTRIA EN TRANSICIÓN? .....	6
3. MEJORA DEL MARCO REGLAMENTARIO DE LA INDUSTRIA .....	7
3.1. Mercado interior: homologación de vehículos.....	7
3.2. Simplificación e internacionalización del marco reglamentario.....	8
3.3. Transporte por carretera sostenible desde el punto de vista medioambiental: enfoque integrado.....	9
3.4. Mejora de la seguridad en las carreteras europeas: esfuerzo conjunto .....	13
3.5. Comercio y mercados exteriores: hacia una competencia justa a escala mundial .....	15
3.6. Investigación y desarrollo: la clave de la competitividad en el futuro.....	16
3.7. Impuestos e incentivos fiscales, y competencia en el mercado de piezas de recambio.....	18
4. PRÓXIMAS ETAPAS .....	19
Anexo 1: Lista de Directivas que deben proponerse para autoensayos y ensayos virtuales	
Anexo 2: Lista de Directivas que deben proponerse para ser sustituidas por Reglamentos de la CEPE	

## SÍNTESIS

La presente Comunicación presenta la orientación de la futura política del sector del automóvil. Desde una perspectiva de **mejora de la legislación**, su objetivo es promover una interacción coherente entre los diferentes ámbitos políticos, garantizar la previsibilidad y proteger los intereses públicos (por ejemplo, el medio ambiente y la seguridad), a la vez que pretende reducir las cargas reglamentarias que pesan sobre la industria.

Presenta la **posición de la Comisión con respecto al Grupo de alto nivel CARS 21**, que reunió en 2005 a los principales interesados (Estados miembros, industria, ONG y diputados del Parlamento Europeo) para analizar los principales ámbitos políticos que inciden sobre la industria europea del automóvil y para formular recomendaciones sobre las futuras medidas de las autoridades públicas y el marco reglamentario.

En un principio, la industria planteó al Grupo CARS 21 su preocupación por el alto coste acumulativo de la legislación. El estudio del Grupo CARS 21 concluyó que el sistema actual de homologación es eficaz y debe mantenerse, y que la mayor parte de la normativa es necesaria y útil para proteger la salud, la seguridad y el medio ambiente, así como a los consumidores. Sin embargo, el Grupo CARS 21 identificó **38 Directivas comunitarias que pueden sustituirse** por Reglamentos internacionales de la CEPE (Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas). También identificó **25 Directivas y Reglamentos de la CEPE** en los que pueden introducirse **autoensayos o ensayos virtuales**. La Comisión apoya estas recomendaciones, pero velará por que, en lo relativo a los Reglamentos de la CEPE, la Comunidad conserve su capacidad de legislar independientemente del sistema de la CEPE, cuando proceda.

En materia de medio ambiente, la Comunicación apoya que se sigan limitando las emisiones contaminantes conforme a la estrategia temática sobre contaminación atmosférica. Además, describe los elementos clave de la estrategia futura de la Comisión para reducir las **emisiones de CO<sub>2</sub> de los automóviles**, expuestos en la Comunicación sobre los resultados de la revisión de la actual estrategia comunitaria. La estrategia futura se basa en un **enfoque integrado** para alcanzar el objetivo de la UE de 120 g de CO<sub>2</sub>/km antes de 2012 mediante una combinación de medidas de la UE y de los Estados miembros. La Comisión propondrá una normativa centrada en reducciones obligatorias de las emisiones de CO<sub>2</sub> para alcanzar el objetivo de 130 g/km de emisiones medias de CO<sub>2</sub> en el nuevo parque automovilístico mediante mejoras tecnológicas de los motores de los vehículos, así como una reducción adicional de 10 g/km de CO<sub>2</sub>, o su equivalente si técnicamente es necesario, gracias a otras mejoras tecnológicas y a un mayor uso de biocarburantes. También animará a los Estados miembros y a los consumidores a realizar esfuerzos adicionales. La estrategia debe contemplarse en el contexto de la recientemente adoptada Comunicación de la Comisión sobre política energética para Europa<sup>1</sup>.

La Comunicación identifica una serie de medidas de seguridad vial que conviene analizar. De las diversas acciones propuestas en relación con los vehículos, la más significativa es la inclusión del **control electrónico de estabilidad** en los vehículos nuevos. La Comunicación subraya la necesidad de adoptar un planteamiento holístico en materia de seguridad vial, que incluye las características de los vehículos, las infraestructuras y los usuarios de las carreteras.

---

<sup>1</sup> COM(2007) 1 final.

La Comunicación enumera las principales preocupaciones del sector del automóvil en materia de política comercial. Propone evaluar la posibilidad de recurrir a **acuerdos comerciales bilaterales** (sobre todo en Asia) para mejorar el acceso al mercado y subraya la necesidad de hacer cumplir a escala mundial los **derechos de propiedad intelectual e industrial**.

En materia de investigación y desarrollo, la Comunicación considera que las prioridades de la investigación básica son los **combustibles renovables no contaminantes, los vehículos inteligentes y las carreteras**. Adopta un enfoque con visión de futuro y expone la intención de la Comisión de establecer una iniciativa tecnológica conjunta sobre **pilas de hidrógeno y de combustible**, así como de presentar un reglamento sobre los vehículos que utilizan hidrógeno como combustible.

La presente Comunicación es fruto de una amplia **consulta a las partes implicadas** y de **conversaciones** en profundidad sobre los problemas del sector del automóvil, y la Comisión confía en que en el futuro contribuya a la cultura y la metodología de elaboración de políticas.

## 1. INTRODUCCIÓN

La **movilidad** que proporciona el transporte por carretera resulta indispensable para el modo de vida actual de los europeos. Los vehículos hacen posible nuestro estilo de vida, al facilitar la interacción social y la distribución fiable de mercancías en el continente.

La compleja cadena de valor de la industria del automóvil desempeña un **papel esencial en la economía europea**, y su importancia se deriva en gran medida de su vinculación con las estructuras económicas nacionales e internacionales.

La industria del automóvil opera a escala mundial y es uno de los motores de la **globalización**, caracterizada por la rápida apertura de los mercados mundiales y por el incremento y la diversidad de los movimientos de capital resultantes. La actual **revolución tecnológica** está transformando la industria del automóvil, tradicionalmente basada en la fabricación, en una industria cada vez más basada en el conocimiento. A escala nacional, la industria del automóvil está tomando medidas decisivas, y muchas veces difíciles, para **optimizar su estructura de costes y sus procesos de producción**, lo que suscita temores de **reestructuración y reubicación**.

Estos factores, junto a la necesidad de **proteger el medio ambiente natural y la salud y vida humanas**, así como de operar con **precios del petróleo elevados**, han creado una situación en la que la industria se enfrenta a nuevos desafíos, nuevas responsabilidades y nuevas oportunidades que pueden modificar la industria y sus productos.

La interacción de las políticas con la industria debe intentar mejorar las condiciones marco de producción de vehículos y analizar detenidamente la incidencia de la futura actividad reglamentaria en los costes y en la competitividad. La Comisión considera que la acción de los poderes públicos debe ser previsible, reflejar correctamente las exigencias cada vez más complejas de la sociedad y anticipar las tendencias de los mercados mundiales. Conforme a la iniciativa de **mejora de la legislación**, la Comisión ha emprendido una revisión exhaustiva de la normativa y las políticas en materia de vehículos con la creación del **Grupo de alto nivel CARS 21**, que reunió a todas las principales partes interesadas para aconsejar a la Comisión sobre posibles acciones futuras<sup>2</sup>.

La presente Comunicación contiene la **evaluación de la Comisión y su respuesta política al informe presentado por el Grupo CARS 21**<sup>3</sup>. A tal efecto, indica al Parlamento Europeo y al Consejo la dirección hacia la que la Comisión pretende orientar la futura política en materia de automóviles.

Los objetivos de las propuestas y las iniciativas incluidas en esta Comunicación son:

- seguir mejorando el funcionamiento del mercado interior;

<sup>2</sup> Para más información, véase:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>.

<sup>3</sup> El informe final CARS 21 puede consultarse en:

<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21finalreport.pdf>.

- continuar simplificando la legislación aplicable a los automóviles e internacionalizando su marco reglamentario;
- seguir fomentando un transporte por carretera sostenible desde el punto de vista medioambiental;
- seguir mejorando la seguridad de las carreteras europeas;
- contribuir a garantizar a la industria europea del automóvil un entorno de funcionamiento justo a escala mundial;
- fomentar un incremento de la investigación y desarrollo en áreas de interés estratégico.

## 2. ¿UNA INDUSTRIA EN TRANSICIÓN?

Las medidas recientes adoptadas por las empresas del sector del automóvil para mejorar la productividad y reducir costes han llamado la atención del público y han suscitado inquietud sobre el futuro de la fabricación de automóviles en las economías europeas, donde los costes de producción son elevados y el incremento de la demanda de vehículos es débil o nula. Se teme que la producción de automóviles pueda deslocalizarse a terceros países, ya que la industria busca costes más bajos y mercados que puedan experimentar un rápido crecimiento en el futuro. El exceso de capacidad existente en la UE y el papel creciente de la producción flexible y la automatización en la mejora de la eficacia de la producción, junto a las inversiones en capacidad adicional en determinados Estados miembros, conllevan el riesgo de que se reduzca el empleo relacionado con el sector del automóvil.

Algunas reestructuraciones en curso son una reacción frente a problemas estructurales que hace cierto tiempo que existen en parte de la industria. Aunque existen diferencias entre fabricantes, la mayoría se enfrenta a retos relacionados con la gestión de los niveles de productividad, los costes y la normativa del mercado laboral. Los elevados costes fijos, el exceso de capacidad estructural y los precios récord que han alcanzado recientemente las materias primas en los mercados mundiales, junto a la agresiva competencia de precios entre fabricantes, han incitado a muchas empresas a dar prioridad a la competitividad a largo plazo, centrándose en mejorar su productividad y optimizar sus estructuras de costes. Esta evolución puede a su vez conducir a una reorganización de los procesos de producción y a una tendencia a reducir la mano de obra. La incidencia general puede ser más grave aún por la repercusión sobre la cadena de suministro del sector del automóvil, ya que los proveedores son parte integrante de la construcción de automóviles.

A medio plazo, parece probable que el montaje de los vehículos destinados al mercado europeo se realice principalmente en Europa. Aunque esta industria cada vez está más globalizada, las características de la demanda aún son relativamente diferentes de un mercado a otro, y la mayoría de empresas del sector conservan una parte importante de su producción *in situ*. El elevado nivel de costes irrecuperables de las instalaciones de producción existentes, el auge de la producción flexible y el nivel de formación de los trabajadores europeos parecen reforzar esta conclusión. A largo plazo, sin embargo, aumentarán probablemente los desafíos planteados por una competencia internacional más agresiva. En materia de localización de la producción, las regiones de crecimiento rápido y con costes poco elevados situadas a proximidad de la UE suscitan un gran interés entre los fabricantes europeos de vehículos.

Conforme a la estrategia de crecimiento y empleo de la Comisión<sup>4</sup>, la presente Comunicación pretende crear las condiciones marco propicias para una industria del automóvil innovadora y próspera, a fin de minimizar así la necesidad de efectuar reestructuraciones. No obstante, la Comisión no puede interferir con las decisiones comerciales adoptadas por las empresas sobre su organización y sus modalidades de trabajo. Cualquier transición resultante debe, sin embargo, respetar las directivas comunitarias sobre información y consulta de los trabajadores, despidos colectivos y comités de empresa europeos<sup>5</sup>. Además, con una perspectiva a más largo plazo, la política regional puede contribuir a minimizar los costes de transición, al fomentar los cambios estructurales necesarios. Instrumentos como el Fondo Social Europeo, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional y el recientemente creado Fondo de Adaptación a la Globalización pueden contribuir a atenuar a corto plazo los costes sociales de la transición, por ejemplo facilitando a los trabajadores formación para encontrar un nuevo empleo. Estos fondos también desempeñan un papel importante para crear mejores condiciones estructurales para la actividad económica, lo que a su vez crea nuevas oportunidades de empleo. Asimismo, la Comisión debe tratar de que las condiciones marco sean favorables para permitir a las empresas anticipar precozmente los desafíos de la competencia y responder a ellos de forma socialmente responsable. La Comisión convocará al respecto un foro sobre la reestructuración en la industria del automóvil, para poder abordar mejor los retos, anticipar mejor los cambios y adaptarse a ellos<sup>6</sup>.

Actualmente, la industria europea del automóvil se caracteriza por una gran competencia de precios, unos elevados costes de energía y de materias primas, un gran énfasis sobre la gestión de costes y una reestructuración de los procesos de producción. Desde un punto de vista político, la presión sobre el empleo y el énfasis en el control de costes implican que la Comisión analizará cuidadosamente las repercusiones de las futuras iniciativas legislativas sobre el empleo y la competitividad.

### 3. MEJORA DEL MARCO REGLAMENTARIO DE LA INDUSTRIA

#### 3.1. Mercado interior: homologación de vehículos

La política de mercado interior en materia de vehículos de motor regula actualmente con carácter obligatorio tres categorías de vehículos: los automóviles, las motocicletas y los tractores. Se basa en el **sistema de homologación CE del vehículo completo**<sup>7</sup>, que ha demostrado ser muy eficaz. La Comisión considera que conviene mantenerlo y **ampliar sus beneficios a otros productos del sector del automóvil** (por ejemplo, los vehículos comerciales ligeros, los autobuses y los camiones).

La Comisión piensa que **el mercado interior debería funcionar de forma más eficaz cuando el vehículo está en el mercado**. En particular, los problemas relacionados con los procedimientos de inspección técnica y de matriculación son todavía motivo de preocupación para los ciudadanos y las empresas.

---

<sup>4</sup> Véase la Comunicación COM(2005) 474 final de la Comisión: Implementación del programa comunitario de Lisboa: Un marco político para fortalecer la industria manufacturera de la UE – hacia un enfoque más integrado de política industrial.

<sup>5</sup> Por ejemplo, las Directivas 2002/14/CE, 98/59/CE y 94/45/CE.

<sup>6</sup> Véase la Comunicación de la Comisión sobre reestructuraciones y empleo, COM(2005) 120.

<sup>7</sup> Directiva 70/156/CEE del Consejo, DO L 42 de 23.2.1970, pp. 1-15.

La Comisión<sup>8</sup>:

- ha adoptado una propuesta de nueva Directiva marco de homologación de vehículos de motor<sup>9</sup> que amplía el procedimiento de homologación CE del vehículo completo a todas las categorías de vehículos con carácter obligatorio, e insta al Parlamento Europeo y al Consejo a adoptar esta propuesta cuanto antes;
- ha incluido en la nueva propuesta de Directiva marco una disposición relativa a un sistema de autorización de piezas y equipos determinantes para la seguridad y el impacto medioambiental.

Además,

la Comisión:

1. actualizará en 2007 su Comunicación interpretativa sobre procedimientos de homologación y matriculación de vehículos previamente matriculados en otro Estado miembro<sup>10</sup>.

### 3.2. Simplificación e internacionalización del marco reglamentario

Uno de los motivos de la creación del Grupo CARS 21 fue la preocupación, expresada por la industria, de que el coste acumulativo de la legislación tuviera una incidencia negativa sobre la competitividad e hiciera que los vehículos fueran innecesariamente caros. Como parte del Grupo CARS 21, se creó un subgrupo dedicado a analizar el marco legislativo<sup>11</sup> y a identificar posibilidades para derogar o simplificar la legislación vigente.

A partir de dicho análisis, el Grupo CARS 21 concluyó que la mayor parte de la normativa vigente debe mantenerse, porque es necesaria para proteger la salud, la seguridad y el medio ambiente, así como a los consumidores. Sin embargo, dado que la Comunidad se ha adherido a más de cien Reglamentos internacionales en materia de vehículos adoptados bajo los auspicios de la CEPE, que son aplicables como alternativa a la legislación comunitaria correspondiente, **38 Directivas podrían ser sustituidas por Reglamentos de la CEPE** sin reducir el nivel de seguridad y de protección del medio ambiente. Además, el Grupo CARS 21 identificó que podría derogarse una Directiva<sup>12</sup> y que podrían introducirse **autoensayos y ensayos virtuales en 25 Directivas y Reglamentos de la CEPE** para que los procedimientos administrativos fueran menos largos y onerosos, y reducir así el coste que supone para la industria el cumplimiento de la normativa.

La Comisión apoya estas recomendaciones, pero es consciente de la necesidad de mantener la posibilidad de que la UE legisle independientemente del sistema de la CEPE cuando resulte necesario para alcanzar los objetivos de la UE en materia de salud y medio ambiente u otros

---

<sup>8</sup> Cabe mencionar que, en la Comunicación, las acciones que ya han sido propuestas o aplicadas por la Comisión se presentan mediante guiones, mientras que las acciones que la Comisión tiene intención de proponer se presentan numeradas consecutivamente.

<sup>9</sup> COM(2003) 418 final.

<sup>10</sup> C 1996/143/04, DO C 143 de 15.5.1996, pp. 4-16.

<sup>11</sup> Para más información sobre este estudio, véase el anexo II del informe final CARS 21.

<sup>12</sup> Directiva 72/306/CEE del Consejo, DO L 190 de 20.8.1972, pp. 1-23.

objetivos estratégicos, e intentará que la evolución futura hacia los Reglamentos de la CEPE se lleve a cabo de manera compatible con esta necesidad.

La Comisión:

2. propondrá sustituir 38 Directivas comunitarias<sup>13</sup> por sus correspondientes Reglamentos de la CEPE en cuanto se haya adoptado la Directiva marco de homologación (prevista para 2007);
3. en 2008-2009, propondrá introducir, en 25 Directivas comunitarias y Reglamentos de la CEPE, las disposiciones técnicas necesarias para realizar autoensayos y ensayos virtuales<sup>14</sup>;
4. presentará al Parlamento Europeo un informe anual sobre los avances obtenidos en el marco de la CEPE y el procedimiento de comitología;
5. en 2008-2009, se planteará simplificar las Directivas 71/127/CEE<sup>15</sup>, 74/297/CEE<sup>16</sup>, 76/115/CEE<sup>17</sup> y 78/932/CEE<sup>18</sup>, así como el Reglamento nº 122 de la CEPE<sup>19</sup>.

### 3.3. Transporte por carretera sostenible desde el punto de vista medioambiental: enfoque integrado

Los automóviles son responsables del 12 % de las **emisiones de gases de efecto invernadero** y de una parte significativa de las **emisiones contaminantes**. Por consiguiente, los dos principales ámbitos de política medioambiental relacionados con la industria de los vehículos son la estrategia temática sobre contaminación atmosférica<sup>20</sup> y la estrategia comunitaria de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub><sup>21</sup>. También existe interacción entre el sector del automóvil y las políticas de la UE en materia de residuos y de ruido. Es probable que el aumento de la preocupación por la energía (coste y suministro) y el medio ambiente desempeñe un papel importante en el debate sobre la forma y el funcionamiento de los vehículos del futuro.

#### 3.3.1. Emisiones contaminantes

Desde la adopción de las primeras normas «Euro» de limitación de emisiones, se ha conseguido **reducir las emisiones de óxidos de nitrógeno y de partículas sólidas entre un 70 y un 90 %**, medidas en condiciones de homologación. La Comisión tiene intención seguir reduciendo los límites de emisiones Euro de los vehículos ligeros y pesados conforme a la

<sup>13</sup> Las Directivas en cuestión figuran en el anexo 2.

<sup>14</sup> En el anexo 1 se enumeran las Directivas y Reglamentos de la CEPE en cuestión.

<sup>15</sup> Directiva 71/127/CEE del Consejo, DO L 68 de 22.3.1971, pp. 1-17.

<sup>16</sup> Directiva 74/297/CEE del Consejo, DO L 165 de 20.6.1974, pp. 16-25.

<sup>17</sup> Directiva 76/115/CEE del Consejo, DO L 24 de 30.1.1976, pp. 6-20.

<sup>18</sup> Directiva 78/932/CEE del Consejo, DO L 325 de 20.11.1978, pp. 1-15.

<sup>19</sup> Reglamento nº 122 de la CEPE: Prescripciones técnicas uniformes aplicables a la homologación de vehículos de las categorías M, N y O en lo que concierne a sus sistemas de calefacción, 23 de febrero de 2006.

<sup>20</sup> COM(2005) 446.

<sup>21</sup> COM(95) 689 final, Estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> producidas por los automóviles y potenciar el ahorro de energía. Para más información, véase también:

[http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2\\_home.htm](http://europa.eu.int/comm/environment/co2/co2_home.htm).

estrategia temática sobre la contaminación atmosférica e intentará trabajar para que en el procedimiento de ensayo de emisiones se reflejen mejor las emisiones de la vida real.

La Comisión:

- ha adoptado una propuesta de límites de emisiones **Euro 5**<sup>22</sup> para reducir las emisiones contaminantes de los automóviles y los vehículos ligeros; con la adopción de la propuesta se reducirán un 80 % adicional las emisiones de partículas de vehículos diésel, y un 20 % y un 25 %, respectivamente, las emisiones de óxido de nitrógeno de los vehículos diésel y de gasolina;
- ha contribuido, junto con el Parlamento Europeo y el Consejo, a una mayor reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno (**Euro 6**) de los automóviles y los vehículos ligeros;
- ha adoptado una propuesta de Directiva sobre promoción de vehículos limpios de transporte por carretera mediante la contratación pública<sup>23</sup> con el objetivo de mejorar la calidad del aire (sobre todo en las ciudades), que debería fomentar el lanzamiento comercial de vehículos limpios;
- ha adoptado la propuesta de orientaciones estratégicas comunitarias en materia de cohesión 2007-2013, que fomentan la inversión en redes de transporte sostenibles y servicios comunes de transporte público, así como la creación de redes de distribución de combustibles alternativos para vehículos.

La Comisión:

6. presentará en 2007 una propuesta de límites de emisiones **Euro 6** para seguir reduciendo significativamente las emisiones de los vehículos pesados;
7. trabaja en la adopción de reglamentos técnicos mundiales sobre los ciclos de ensayos de las emisiones de los vehículos pesados (tanto estacionarios como de ciclo transitorio), las emisiones «fuera de ciclo» y los sistemas de diagnóstico a bordo, para reflejar mejor las condiciones de emisiones de la vida real;
8. analiza opciones para que el procedimiento de ensayo de las emisiones de los automóviles también refleje mejor las emisiones de la vida real.

### 3.3.2. Reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del sector del transporte por carretera

La Comisión aplicará un enfoque integrado para alcanzar **antes de 2012 el objetivo de la UE fijado en 120 g de CO<sub>2</sub>/km**. Este objetivo puede alcanzarse mediante una combinación de medidas de la UE y de los Estados miembros. La Comisión propondrá un **marco legislativo**, si es posible en 2007 o, a más tardar, a mediados de 2008, para alcanzar el objetivo de la UE fijado en 120 g de CO<sub>2</sub>/km, que incluirá reducciones obligatorias de las emisiones de CO<sub>2</sub> a fin de alcanzar el objetivo de 130 g/km de emisiones medias de CO<sub>2</sub> en el nuevo parque automovilístico mediante mejoras tecnológicas de los motores de los vehículos, así como una

<sup>22</sup> COM(2005) 683 final.

<sup>23</sup> COM(2005) 634.

reducción adicional de 10 g/km de CO<sub>2</sub>, o su equivalente si técnicamente es necesario, gracias a otras **mejoras tecnológicas y a un mayor uso de biocarburantes**, en concreto:

- a) la fijación de requisitos mínimos de eficiencia para los sistemas de aire acondicionado;
- b) la instalación obligatoria de sistemas precisos de control de la presión de los neumáticos;
- c) la fijación de límites máximos de resistencia a la rodadura de los neumáticos a escala de la UE para los neumáticos instalados en automóviles y vehículos comerciales ligeros;
- d) el uso de indicadores de cambio de velocidad, en la medida en que los consumidores utilicen tales dispositivos en condiciones reales de conducción;
- e) la mejora del rendimiento energético de los vehículos comerciales ligeros (furgonetas), con el objetivo de alcanzar los 175 g de CO<sub>2</sub>/km antes de 2012 y los 160 g de CO<sub>2</sub>/km antes de 2015;
- f) un mayor uso de biocarburantes que maximicen el rendimiento medioambiental.

Dichas medidas deberán poder ser medidas, controladas y justificadas, y deberán evitar una eventual doble contabilidad de la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>.

La Comisión está de acuerdo en que el marco legislativo aplicado para alcanzar los **objetivos relativos al nuevo parque automovilístico** debe elaborarse de manera que los objetivos de reducción no afecten a la competencia y sean socialmente justos y sostenibles, que se impongan los mismos requisitos a todos los fabricantes europeos de automóviles y que se evite toda distorsión injustificada de la competencia entre dichos fabricantes.

El marco legislativo deberá ser **compatible con los objetivos generales de la UE en relación con el Protocolo de Kyoto** y estar basado en una **evaluación de impacto en profundidad**. Dicha evaluación de impacto analizará los beneficios y costes de las diferentes opciones con respecto a la situación real de las emisiones medias de CO<sub>2</sub>, teniendo en cuenta la tecnología más reciente en materia de mejoras medioambientales de la tecnología automovilística. Más allá del marco legislativo, la estrategia de la Comisión para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> debe animar a efectuar **esfuerzos adicionales** en lo relativo a los demás medios de transporte por carretera (vehículos pesados, etc.), tanto **a los Estados miembros** (impuestos relacionados con las emisiones de CO<sub>2</sub> y otros incentivos fiscales, contratación pública, gestión del tráfico, infraestructuras, etc.) como **a los consumidores** (decisiones de compra con conocimiento de causa, conducción responsable).

La Comisión:

9. presenta su futura estrategia para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los automóviles mediante el enfoque integrado antes descrito, paralelamente a esta Comunicación, en su Comunicación al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los resultados de la

revisión de la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los automóviles<sup>24</sup>;

10. estudiará la posibilidad de incluir el transporte por carretera en el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE en el tercer periodo de asignación, que comienza en 2013;
11. tras la reciente adopción del informe de situación sobre los biocarburantes<sup>25</sup> como parte de la Comunicación de la Comisión sobre política energética para Europa, que propuso un objetivo obligatorio mínimo del 10 % de biocarburantes antes de 2020, presentará una propuesta para revisar la Directiva 2003/30/CE<sup>26</sup> sobre uso de biocarburantes u otros combustibles renovables en el transporte en 2007;
12. evaluará las opciones disponibles para elaborar un marco político que fomente el uso de biocarburantes que permitan una mayor reducción de los gases de efecto invernadero y continuará apoyando las iniciativas de I+D en materia de biocarburantes de segunda generación;
13. presentará en 2007 una propuesta de Reglamento sobre vehículos de motor que utilicen hidrógeno como combustible para garantizar el uso seguro de esta tecnología;
14. en el marco de la iniciativa del vehículo inteligente i2010<sup>27</sup>, apoyará la investigación y el desarrollo de tecnologías y aplicaciones basadas en las tecnologías de la información y de las comunicaciones (TIC), que contribuirán a una movilidad más limpia y de mayor eficiencia energética, incluidas herramientas para una conducción que respete el medio ambiente;
15. situará los sistemas de transporte inteligentes, incluido Galileo, como eje de su futuro plan de acción sobre logística y de su Libro Verde de transporte urbano, con objeto de optimizar las operaciones de transporte y conseguir una movilidad segura y sostenible en Europa;
16. anima al Banco Europeo de Inversiones a apoyar la política comunitaria de reducción de CO<sub>2</sub> contribuyendo a financiar proyectos económicamente viables en materia de rendimiento energético y de combustibles renovables.

### 3.3.3. Otras políticas medioambientales

Además de las políticas citadas, para la industria del automóvil son importantes las políticas de la UE sobre reciclaje de vehículos, ruido y aparatos de aire acondicionado móviles.

La Comisión:

<sup>24</sup> COM(2007) 19 final.

<sup>25</sup> COM(2006) 845 final.

<sup>26</sup> Directiva 2003/30/CE, DO L 123 de 17.5.2003, pp. 42-46.

<sup>27</sup> COM(2006) 59 final.

- ha presentado una propuesta para eliminar progresivamente determinados gases de efecto invernadero fluorados de los sistemas de aire acondicionado móviles<sup>28</sup>, que ha sido adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo.

#### Perspectivas futuras

##### La Comisión:

17. en la próxima revisión de la Directiva de vehículos al final de su vida útil<sup>29</sup>, abordará la cuestión de la aplicación no armonizada de dicha Directiva en los diferentes Estados miembros (2009);
18. en 2007-2009, intentará aplicar un enfoque holístico para tratar los problemas relacionados con el ruido, que implique a todas las partes y sistemas pertinentes (p. ej. gestión del tráfico, comportamiento de los conductores, tecnología de los vehículos y los neumáticos, pavimento).

### 3.4. Mejora de la seguridad en las carreteras europeas: esfuerzo conjunto

Se ha mejorado significativamente la seguridad de las carreteras europeas: en los últimos 30 años se ha triplicado el tráfico de las carreteras europeas, mientras que el número de víctimas se ha reducido a la mitad. La mayor movilidad que disfrutaban los europeos aún tiene un precio elevado: los últimos cálculos muestran que en 2005 murieron en las carreteras europeas unas 41 600 personas<sup>30</sup>. El objetivo declarado de la Comisión es reducir un 50 % las muertes<sup>31</sup> en las carreteras europeas antes de 2010.

La Comisión cree que una estrategia eficaz de seguridad vial debe basarse en la **interacción entre las mejoras en la tecnología de los vehículos, la infraestructura viaria, el comportamiento de los conductores y la aplicación de la normativa.**

##### La Comisión:

- ha adoptado la Recomendación 2004/345/CE<sup>32</sup>, sobre buenas prácticas de vigilancia de la aplicación de la normativa en materia de conducción bajo los efectos del alcohol, velocidad y uso del cinturón de seguridad;
- se ha adherido al Reglamento nº 104 de la CEPE<sup>33</sup> y ha modificado el Reglamento nº 48 de la CEPE<sup>34</sup> para mejorar la visibilidad en los vehículos pesados;
- ha adoptado la Comunicación titulada «Un servicio *eCall* para todos»<sup>35</sup>, para acelerar la aplicación de sistemas «*eCall*», definidos como prioritarios en la iniciativa *eSafety*;

<sup>28</sup> Directiva 2006/40/CE, DO L 161 de 14.6.2006, pp. 12-18.

<sup>29</sup> Directiva 2000/53/CE, DO L 269 de 21.10.2000, pp. 34-43.

<sup>30</sup> Programa de acción europeo de seguridad vial; balance intermedio. COM(2006) 74 final.

<sup>31</sup> COM(2001) 370 final. La revisión intermedia del Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea de 2001 finalizó en 2006, COM(2006) 314 final.

<sup>32</sup> Recomendación de la Comisión de 6 de abril de 2004, DO L 111 de 17.4.2004, pp. 75-82.

<sup>33</sup> Reglamento nº 104 de la CEPE: Prescripciones uniformes relativas a la homologación del marcado retrorreflectante para vehículos pesados y largos y sus remolques, 22 de enero de 1998.

<sup>34</sup> Reglamento nº 48 de la CEPE: Instalación de dispositivos de alumbrado y señalización luminosa.

- ha adoptado la Comunicación sobre la iniciativa del vehículo inteligente<sup>36</sup> a fin de **estimular la aplicación de tecnologías avanzadas de seguridad** para contribuir a reducir el número de víctimas en carretera de la UE;
- ha adoptado una propuesta de Directiva sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias<sup>37</sup>;
- ha adoptado una propuesta de Directiva relativa a la retroadaptación de los retrovisores de los vehículos pesados de transporte de mercancías matriculados en la Comunidad, a fin de evitar los puntos ciegos en el campo visual posterior<sup>38</sup>;
- ha adoptado una propuesta de orientaciones estratégicas comunitarias de cohesión 2007-2013, que, entre otras orientaciones de acción, recomienda invertir en una gestión del tráfico adecuada que preste especial atención a la seguridad.

Habida cuenta de las recomendaciones del Grupo CARS 21, la Comisión ha adoptado un enfoque con visión de futuro en materia de seguridad en carretera, y ha evaluado las posibles iniciativas futuras en este ámbito. En consecuencia,

entre 2007 y 2009, la Comisión evaluará la oportunidad de presentar propuestas para:

19. hacer obligatoria la inclusión de sistemas Isofix de retención para niños en todos los vehículos M1 nuevos;
20. hacer obligatorio el uso de luces de circulación diurna (sobre esta cuestión, se puso en marcha una consulta pública el 1 de agosto de 2006);
21. hacer obligatoria la inclusión del control electrónico de estabilidad, empezando por los vehículos pesados y siguiendo por los automóviles y vehículos ligeros en cuanto se haya desarrollado un método de ensayo;
22. hacer obligatorios los testigos de no fijación del cinturón de seguridad en todos los vehículos nuevos;
23. modificar los requisitos de la fase II de la Directiva de protección de los peatones para mejorar las disposiciones de la Directiva 2003/102/CE<sup>39</sup>;
24. mejorar la aplicación transfronteriza de las multas impuestas por infracción de normas de tráfico en otro Estado miembro de la UE (sobre esta cuestión, se puso en marcha una consulta pública el 6 de noviembre de 2006).

Asimismo, la Comisión:

<sup>35</sup> COM(2005) 431 final.

<sup>36</sup> COM(2006) 59 final.

<sup>37</sup> COM(2006) 569 final.

<sup>38</sup> COM(2006) 570 final.

<sup>39</sup> Directiva 2003/102/CE, DO L 321 de 6.12.2003, pp. 15-25.

25. analizará los costes, los beneficios y la viabilidad de introducir sistemas de frenado de emergencia en los vehículos (sobre todo en los vehículos pesados); la Comisión está estudiando dichos sistemas, y ha creado un grupo de trabajo, en el que participan las partes interesadas, para que colabore en el estudio;
26. seguirá trabajando para fomentar el desarrollo, la aplicación y el uso de sistemas activos de seguridad a bordo y de sistemas cooperativos vehículo-infraestructura en el marco de la iniciativa del vehículo inteligente i2010;
27. adoptará en 2006 la tercera Comunicación *eSafety*, en la que propondrá al Parlamento Europeo y al Consejo nuevas medidas para aplicar completamente el sistema *eCall* a partir de 2010;
28. fomentará y apoyará la concesión de financiación comunitaria a proyectos del sector de las carreteras que respeten las mejores prácticas de seguridad vial;
29. invita a los Estados miembros a seguir mejorando la aplicación de la prohibición de la conducción bajo los efectos del alcohol, de los límites de velocidad y del uso del casco en las motocicletas, así como a fomentar y hacer cumplir el uso del cinturón de seguridad.

### 3.5. Comercio y mercados exteriores: hacia una competencia justa a escala mundial<sup>40</sup>

En la próxima década, la mayor parte del incremento de la demanda mundial de vehículos procederá de economías de rápido crecimiento (China, India, Rusia etc.), y la dimensión internacional es crucial para la competitividad de la industria europea del automóvil.

La Comisión cree que las **negociaciones multilaterales** ofrecen la oportunidad de mejorar el acceso de la industria europea al mercado, aunque en las relaciones comerciales con terceros países también son necesarios **enfoques bilaterales o regionales** (mediante acuerdos de libre comercio o similares), según convenga.

En una industria mundial, las condiciones relativas a la **inversión extranjera directa** y a la implantación de **producción local** en terceros países son tan importantes como los flujos, más tradicionales, de importación y exportación. La política europea debe tratar de garantizar que las operaciones de las empresas europeas no sufran una discriminación injusta en el extranjero.

La Comisión está decidida a aumentar y ampliar la gobernanza reglamentaria a escala internacional, en especial en el marco de la CEPE (como se expone en la sección 3.2)<sup>41</sup>, a reducir las **barreras no arancelarias al comercio** y a fomentar el desarrollo de normas uniformes a escala mundial. La industria del automóvil también ha expresado su profunda preocupación por la aplicación de las normas de **propiedad intelectual e industrial** en determinadas regiones del mundo.

---

<sup>40</sup> El enfoque de política comercial de la Comisión se resume en la reciente Comunicación titulada «Una Europa global: competir en el mundo», COM(2006) 567 final.

<sup>41</sup> Como indica la sección 3.2, la Comisión intentará evolucionar hacia una armonización internacional de una forma que permita a la UE legislar independientemente en ámbitos relacionados con la seguridad y el medio ambiente, si en el futuro es necesario.

La Comisión está preocupada por el acceso al mercado en **China** y por las condiciones de funcionamiento en dicho país. Estas cuestiones no sólo son importantes por el potencial del mercado chino, sino también porque pueden surgir problemas similares en otros grandes mercados emergentes.

La Comisión:

- ha adoptado una política de fomento de una mayor armonización técnica internacional de la normativa aplicable a los vehículos de motor en el marco de los Acuerdos de la CEPE de 1958 y 1998;
- ha solicitado formalmente la creación, en el seno de la OMC, de un grupo de solución de diferencias que resuelva las cuestiones pendientes relativas al tratamiento por parte de China de las piezas de vehículos importadas. Los Estados Unidos y Canadá han presentado denuncias similares.

En cuanto a la futura orientación de las políticas,

la Comisión:

30. evaluará caso por caso la posibilidad de negociar acuerdos de libre comercio bilaterales con terceros países (particularmente en Asia sudoriental) y abrirá dichas negociaciones cuando proceda;
31. seguirá haciendo un seguimiento la actividad de las empresas chinas y la evolución de la normativa para que la adhesión de China a la OMC se traduzca en la práctica en un mejor acceso al mercado;
32. seguirá manteniendo conversaciones oficiales con China sobre cuestiones relativas al marco reglamentario de dicho país, para velar por que las condiciones de competencia sean equitativas y exista seguridad jurídica para la comunidad empresarial en dicho mercado; a este respecto, la Comisión seguirá la evolución del proyecto de ley antimonopolio de ese país;
33. seguirá estrechando vínculos con Rusia en materia automovilística, en el marco del Espacio Económico Común UE-Rusia;
34. continuará su política de garantizar que se fomenten y respeten a escala mundial los derechos de propiedad intelectual e industrial mediante los acuerdos internacionales vigentes e incluirá disposiciones completas sobre propiedad intelectual e industrial en los futuros acuerdos bilaterales.

### **3.6. Investigación y desarrollo: la clave de la competitividad en el futuro**

Con aproximadamente 20 000 millones de euros (un 5 % de la facturación del sector) invertidos en investigación y desarrollo de productos, la industria del automóvil es el **mayor inversor industrial en I+D de Europa en términos absolutos**.

Las plataformas tecnológicas desempeñan un papel importante para identificar las necesidades de la industria en materia de investigación. El documento *Vision of road transport in 2020* (**Visión del transporte por carretera en 2020**), la agenda estratégica de

investigación desarrollada por el **Consejo Asesor sobre la Investigación acerca del Transporte Europeo por Carretera** y los programas elaborados por otras plataformas tecnológicas pertinentes<sup>42</sup> han sido esenciales para definir la orientación de las iniciativas futuras de I+D en el conjunto de la cadena de valor del sector del automóvil a escala regional, nacional y de la UE.

La Comisión:

- ha propuesto, en el Séptimo Programa Marco de Investigación, la creación de una prioridad temática dedicada al «transporte (incluida la aeronáutica)» cuyo presupuesto propuesto, de 4 180 millones de euros a precios corrientes, supone un aumento significativo de los fondos comunitarios asignados a la innovación en el sector del automóvil;
- ha propuesto en el Séptimo Programa Marco, bajo el tema de las tecnologías de la información y de las comunicaciones, continuar investigando en TIC aplicadas a la movilidad, la sostenibilidad y la eficiencia energética, a partir de las investigaciones llevadas a cabo en el Quinto y Sexto Programas Marco.

La Comisión cree que en el Séptimo Programa Marco la investigación europea debe centrarse en la investigación incremental (por ejemplo, **tecnologías de motores térmicos limpios y energéticamente eficientes, sistemas integrados de seguridad**) y en tecnologías punta (por ejemplo, **pilas de hidrógeno y de combustible, desarrollo de híbridos recargables, biocarburantes de segunda generación**). Además, la Comisión considera que es importante crear mercados piloto en ámbitos pertinentes para este sector (por ejemplo, podrían ser candidatos potenciales las pilas de hidrógeno y de combustible, los biocarburantes, etc.).

Desde una perspectiva más amplia, las nuevas tecnologías del automóvil más seguras, más eficientes y menos contaminantes forman parte del concepto de sistemas de transporte inteligentes. La industria del automóvil participa activamente en varias plataformas tecnológicas<sup>43</sup> que contribuyen directa o indirectamente a la competitividad de la industria del automóvil y al desarrollo de mejores sistemas de transporte.

La Comisión:

35. seguirá desarrollando la cooperación entre la UE y la industria en materia de I+D (fundamentalmente mediante el Séptimo Programa Marco);
36. intentará reforzar una colaboración coherente entre la UE, los Estados miembros y la industria del automóvil en materia de investigación con un enfoque sistémico, y utilizará diversos tipos de instrumentos de apoyo a la I+D del sector del automóvil, incluidos proyectos de colaboración y redes de excelencia;
37. centrará los programas de investigación en hacer más eficiente el sistema de transporte por carretera, mejorando a la vez la compatibilidad medioambiental y la

<sup>42</sup> Cabe mencionar, entre otros ejemplos, la plataforma de pilas de hidrógeno y de combustible, la plataforma de materiales y tecnologías de ingeniería avanzada, la plataforma de integración de sistemas inteligentes, etc.

<sup>43</sup> Por ejemplo, NESSI, la plataforma de programas informáticos, y Artemis, la plataforma de sistemas de TI integrados.

seguridad; prestará especial atención a los combustibles renovables limpios, y a los vehículos y carreteras inteligentes (por ejemplo, el proyecto de vehículo inteligente de la iniciativa i2010);

38. intentará utilizar la cooperación entre el sector público y el privado como nuevo instrumento de investigación industrial, desarrollo tecnológico y demostración, y prepara, con la industria del automóvil (y otros interesados), la creación de una iniciativa tecnológica conjunta en el ámbito de las pilas de hidrógeno y de combustible;
39. anima a las instituciones financieras europeas, como el Banco Europeo de Inversiones, a seguir prestando apoyo a la investigación en el sector del automóvil y a centrar sus actividades en proyectos que conduzcan a una mayor eficiencia energética, una reducción de las emisiones y una mayor seguridad, en particular mediante el nuevo Instrumento de Financiación de Riesgos Compartidos.

### **3.7. Impuestos e incentivos fiscales, y competencia en el mercado de piezas de recambio**

#### *3.7.1. Impuestos e incentivos fiscales*

De los debates del Grupo CARS 21 se desprende que los diferentes **regímenes fiscales** aplicables a los vehículos en los Estados miembros constituyen **uno de los principales obstáculos para el funcionamiento eficaz del mercado interior**, así como que el uso de incentivos fiscales debe coordinarse entre los Estados miembros y debe contribuir de forma demostrable a alcanzar los objetivos políticos de la UE en ámbitos como el medio ambiente y la seguridad. En este contexto, tras la propuesta de la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo han consensuado un artículo que regula las condiciones de concesión de incentivos financieros en la normativa Euro 5 y 6<sup>44</sup>.

La Comisión:

- ha propuesto una Directiva sobre los impuestos aplicables a los automóviles de turismo<sup>45</sup>, que ahora estudian el Consejo y el Parlamento Europeo; la Comisión insta al Parlamento y al Consejo a adoptar cuanto antes la Directiva propuesta.

#### *3.7.2. Competencia en el mercado de piezas de recambio*

En lo relativo a la distribución de vehículos, la Comisión continuará su trabajo para que se aplique en toda la Comunidad el Reglamento (CE) n° 1400/2002, sobre **distribución de vehículos de motor**<sup>46</sup>, mientras que, debido a la complejidad creciente de los vehículos, ha llegado a ser imperativo que todos los talleres de reparación de vehículos de la Comunidad tengan acceso a la **información técnica de reparación** necesaria. Las medidas en la materia

<sup>44</sup> COM(2005) 683 final.

<sup>45</sup> COM(2005) 261 final.

<sup>46</sup> Reglamento (CE) n° 1400/2002 de la Comisión, de 31 de julio de 2002, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos de motor.

son consecuencia de un mandato inequívoco del Parlamento Europeo en virtud del artículo 4 de la Directiva 98/69/CE<sup>47</sup>.

La Comisión:

- ha introducido, en la propuesta Euro 5<sup>48</sup>, una disposición que obliga a los fabricantes de vehículos a proporcionar a los talleres de reparación independientes un acceso sin restricciones y estandarizado a la información necesaria para la reparación y el mantenimiento de los vehículos, a través de sitios web, en un formato desarrollado por un comité técnico de partes interesadas (formato OASIS).

#### 4. PRÓXIMAS ETAPAS

La Comisión está decidida a aplicar su política de mejora de la legislación, y cree que existe una oportunidad única de crear una **cultura distinta de elaboración de normas de política industrial**. La Comisión cree que principios como la calidad de la legislación, la simplificación, las evaluaciones de impacto, las consultas a los interesados, los plazos y la elección de instrumentos deben ser parte central de la elaboración de propuestas legislativas.

El reto más difícil de dicho proceso político es la **relación entre previsibilidad, por una parte, y calidad y flexibilidad, por otra**. Definir la orientación a largo plazo de la normativa futura planteará inevitablemente cuestiones sobre la calidad y disponibilidad de los datos utilizados para formular hipótesis sobre el futuro a medio y largo plazo. Por tanto, conviene crear un mecanismo que permita llevar a cabo una **revisión y un reexamen periódicos**.

La Comisión prevé presentar al Parlamento Europeo un informe anual sobre los trabajos realizados en la CEPE y el procedimiento de comitología, a fin de mantener periódicamente informados al Parlamento Europeo y al Consejo al respecto.

La Comisión:

40. llevará a cabo en 2009, junto a las demás partes interesadas, una revisión intermedia de las acciones propuestas en la presente Comunicación para realizar un seguimiento de los avances obtenidos y, si procede, adaptar el marco reglamentario del sector del automóvil en función de los resultados de dicha revisión;
41. informará periódicamente a los colegisladores sobre la situación de las modificaciones de la normativa del sector del automóvil mediante la publicación de un documento de trabajo anual sobre los avances obtenidos en la CEPE.

#### ANEXOS

1. Lista de Directivas que deben proponerse para autoensayos y ensayos virtuales
2. Lista de Directivas que deben proponerse para ser sustituidas por Reglamentos de la CEPE

<sup>47</sup> Directiva 98/69/CE, DO L 350 de 28.12.1998, pp. 1-57.

<sup>48</sup> COM(2005) 683 final.

## **Anexo 1: Lista de Directivas que deben proponerse para autoensayos y ensayos virtuales**

### Propuesta para **autoensayos**:

#### Directivas de la CE:

- 70/222/CEE (placas traseras de matrícula)
- 77/389/CEE (dispositivos de remolque)
- 78/316/CEE (identificación de los mandos)
- 78/317/CEE (dispositivos de deshielo y de desempañado)
- 78/318/CEE (limpiaparabrisas y lavaparabrisas)
- 78/549/CEE (guardabarros)
- 92/21/CEE (masas y dimensiones de los vehículos)

- 97/27/CE (masas y dimensiones)
- 92/114/CEE (salientes exteriores de la cabina)

#### Reglamentos de la CEPE:

- 28 (avisadores acústicos)
- 48 (instalación de dispositivos de alumbrado)
- 121 (identificación de los mandos)
- 122 (sistemas de calefacción)
- 43 (parte sobre la instalación de los cristales de seguridad)
- 55 (piezas de enganche; sólo para los requisitos geométricos)

### Propuesta para **ensayos virtuales**:

#### Directivas de la CE:

- 77/389/CEE (dispositivos de remolque)
- 77/649/CEE (campo de visión del conductor)
- 78/318/CEE (limpiaparabrisas y lavaparabrisas, para los requisitos geométricos)
- 78/549/CEE (guardabarros)
- 92/114/CEE (salientes exteriores de la cabina)

#### Reglamentos de la CEPE:

- 46 (para el campo de visión posterior)
- 21 (para los requisitos geométricos del acondicionamiento interior)
- 26 (salientes exteriores)
- 48 (instalación de dispositivos de alumbrado)
- 55 (piezas de enganche; sólo para los requisitos geométricos)

## **Anexo 2: Lista de Directivas que deben proponerse para ser sustituidas por Reglamentos de la CEPE**

70/157/CEE (nivel sonoro)  
70/221/CEE (depósitos de carburante)  
70/311/CEE (mecanismos de dirección)  
70/387/CEE (cerraduras y bisagras de las puertas)  
70/388/CEE (señales acústicas)  
71/127/CEE (retrovisores)  
71/320/CEE (frenado)  
72/245/CEE (supresión de radiointerferencias)  
74/60/CEE (acondicionamiento interior)  
74/61/CEE (antirrobo e inmovilizador)  
74/297/CEE (comportamiento del dispositivo de conducción en caso de colisión)  
74/408/CEE (resistencia de los asientos)  
74/483/CEE (salientes exteriores)  
75/443/CEE (aparato indicador de velocidad y marcha atrás)  
76/756/CEE (instalación de los dispositivos de alumbrado)  
76/757/CEE (catadióptricos)  
76/758/CEE (luces)  
76/759/CEE (indicadores de dirección)  
76/760/CEE (alumbrado de las placas traseras de matrícula)  
76/761/CEE (luces de cruce)  
76/762/CEE (faros antiniebla delanteros)  
77/538/CEE (luces antiniebla traseras)  
77/539/CEE (proyectores de marcha atrás)  
77/540/CEE (luces de estacionamiento)  
77/541/CEE (cinturones de seguridad)  
78/316/CEE (identificación de los mandos)  
2001/56/CE (sistemas de calefacción)  
80/1269/CEE (potencia de los motores)  
89/297/CEE (protección lateral)  
92/22/CEE (cristales de seguridad)  
92/23/CEE (neumáticos)  
94/20/CE (dispositivos de acoplamiento)  
95/28/CE (comportamiento frente al fuego)  
2001/85/CE (autobuses y autocares)  
96/79/CE (colisión frontal)  
96/27/CE (colisión lateral)  
98/91/CE (transporte de mercancías peligrosas)  
2000/40/CE (protección delantera contra el empotramiento)