

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 23.5.2008
COM(2008) 316 final

2008/0100 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los
vehículos de motor**

(presentada por la Comisión)

{SEC(2008) 1908}
{SEC(2008) 1909}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- **Motivación y objetivos de la propuesta**

El objetivo de la propuesta consiste en establecer normas armonizadas sobre la fabricación de vehículos de motor para garantizar el funcionamiento del mercado interior al tiempo que se proporciona un alto nivel de seguridad y protección medioambiental.

La propuesta desea aumentar la seguridad de los vehículos exigiendo la instalación obligatoria de algunas funciones de seguridad avanzadas. También se propone mejorar la eficacia medioambiental de los vehículos reduciendo el volumen de ruido de rodadura y de emisiones de CO₂ de los vehículos originado por los neumáticos.

Finalmente, la propuesta contribuye a la competitividad de la industria automovilística simplificando la legislación actual sobre homologación en el ámbito de la seguridad de los vehículos, mejorando la transparencia y aligerando la carga administrativa.

- **Contexto general**

Los requisitos técnicos para la homologación de tipo de vehículos de motor referentes a numerosos elementos de seguridad y medioambientales se han armonizado a escala comunitaria para evitar que difieran de un Estado miembro a otro y asegurar un elevado nivel de seguridad vial y protección del medio ambiente en toda la Comunidad.

Actualmente se dispone de nuevas tecnologías que pueden mejorar enormemente la seguridad de los vehículos (como los sistemas de control electrónico de la estabilidad) o reducir las emisiones de CO₂ (como los neumáticos de baja resistencia a la rodadura). Según las investigaciones realizadas, la introducción de dichas tecnologías como equipamiento de serie en los vehículos nuevos aportaría beneficios significativos. Asimismo, al establecer requisitos comunes obligatorios se impide la fragmentación del mercado interior que podría producirse debido a la aparición de normas sobre productos que difieran de unos Estados miembros a otros.

La Comisión, en su Comunicación «Marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI¹» acogió con satisfacción la recomendación del Informe del Grupo CARS 21² de simplificar la totalidad del marco reglamentario actual de homologación de tipo de vehículos. En consonancia con esta recomendación, la propuesta simplifica significativamente la legislación en materia de homologación de tipo sustituyendo por un reglamento del Consejo y del Parlamento cincuenta directivas básicas (y aproximadamente cien directivas

¹ COM(2007) 22.

² CARS 21, *A Competitive Automotive Regulatory System for the 21st Century (Marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI)*, ISBN 92-79-00762-9.

modificadoras) en el ámbito de la seguridad y los neumáticos de los vehículos de motor.

- **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

Directiva 70/221/CEE del Consejo, Directiva 70/222/CEE del Consejo, Directiva 70/311/CEE del Consejo, Directiva 70/387/CEE del Consejo, Directiva 70/388/CEE del Consejo, Directiva 71/320/CEE del Consejo, Directiva 72/245/CEE del Consejo, Directiva 74/60/CEE del Consejo, Directiva 74/61/CEE del Consejo, Directiva 74/297/CEE del Consejo, Directiva 74/408/CEE del Consejo, Directiva 74/483/CEE del Consejo, Directiva 75/443/CEE del Consejo, Directiva 76/114/CEE del Consejo, Directiva 76/115/CEE del Consejo, Directiva 76/756/CEE del Consejo, Directiva 76/757/CEE del Consejo, Directiva 76/758/CEE del Consejo, Directiva 76/759/CEE del Consejo, Directiva 76/760/CEE del Consejo, Directiva 76/761/CEE del Consejo, Directiva 76/762/CEE del Consejo, Directiva 77/389/CEE del Consejo, Directiva 77/538/CEE del Consejo, Directiva 77/539/CEE del Consejo, Directiva 77/540/CEE del Consejo, Directiva 77/541/CEE del Consejo, Directiva 77/649/CEE del Consejo, Directiva 78/316/CEE del Consejo, Directiva 78/317/CEE del Consejo, Directiva 78/318/CEE del Consejo, Directiva 78/549/CEE del Consejo, Directiva 78/932/CEE del Consejo, Directiva 89/297/CEE del Consejo, Directiva 91/226/CEE del Consejo, Directiva 92/21/CEE del Consejo, Directiva 92/22/CEE del Consejo, Directiva 92/23/CEE del Consejo, Directiva 92/24/CEE del Consejo, Directiva 92/114/CEE del Consejo, Directiva 94/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, Directiva 95/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, Directiva 96/79/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, Directiva 96/27/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, Directiva 97/27/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, Directiva 98/91/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, Directiva 2000/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, Directiva 2001/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, Directiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y Directiva 2003/97/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

La propuesta y sus medidas de aplicación recogerán los requisitos existentes establecidos en los actos jurídicos anteriormente citados. En comparación con los actos existentes, la propuesta establece nuevos requisitos relativos a algunas medidas de seguridad avanzadas, a saber, los sistemas electrónicos de control de la estabilidad, los sistemas de control de la presión de los neumáticos, los sistemas avanzados de frenado de emergencia y los sistemas de advertencia de abandono del carril. Además, la propuesta endurece los requisitos sobre ruido de rodadura de los neumáticos e introduce nuevos requisitos en relación con la adherencia en superficie mojada y resistencia a la rodadura de los neumáticos.

- **Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión**

La propuesta es coherente con el objetivo de la CE de aumentar la seguridad de las

carreteras expuesto, en particular, en el Libro Blanco «La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad»³, adoptado por la Comisión en 2001 y que sirve de base al Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial.

En cuanto a los aspectos medioambientales de la propuesta, ésta aplica dos de las medidas previstas en la estrategia de reducción de las emisiones de CO₂ de los turismos expuesta en la Comunicación de la Comisión «Resultados de la revisión de la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos industriales ligeros»⁴.

Finalmente, la propuesta concuerda con la estrategia de la CE de simplificación del marco regulador anunciado en la Comunicación de la Comisión «Actualizar y simplificar el acervo comunitario»⁵, que designa el sistema de homologación de tipo de vehículos de motor como ámbito prioritario de simplificación de la legislación comunitaria.

2. CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

• Consulta de las partes interesadas

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados

Al elaborar la propuesta, la Comisión ha consultado a las partes interesadas de diversas formas:

- Se produjo una consulta general en internet que incluyó todos los aspectos de la propuesta.
- En cuanto a las propuestas sobre los sistemas avanzados de frenado de emergencia, se realizó un proyecto para examinar los costes y los beneficios potenciales derivados de equipar los vehículos de distintas clases con dichos sistemas. El proyecto fue realizado en cooperación con un grupo de partes interesadas de la industria.
- En cuanto a los requisitos relativos a los neumáticos, se celebró una serie de reuniones con organizaciones de fabricantes de neumáticos, grupos de investigación y grupos de defensa del medio ambiente, a fin de conseguir un conjunto de requisitos equilibrado y factible.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta

En la consulta a través de internet, las partes interesadas plantearon varias cuestiones. La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta informa en detalle de las principales cuestiones planteadas y expone cómo se han tenido en cuenta.

³ COM(2001) 370.

⁴ COM(2007) 19.

⁵ COM(2003) 71.

Entre el 23.8.2007 y el 18.10.2007 se llevó a cabo una consulta abierta en internet. La Comisión recibió ochenta y una respuestas. Los resultados pueden consultarse en <http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/safety/consultation/summary.htm>.

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

Ámbitos científicos y técnicos pertinentes

La propuesta requirió la evaluación de distintas opciones de reglamentación y sus correspondientes impactos económico, social y medioambiental.

Metodología utilizada

Para fundamentar el desarrollo de los aspectos correspondientes del presente Reglamento, se realizaron estudios sobre la factibilidad de reducir el ruido de rodadura de los neumáticos y sobre los principales costes y beneficios de los sistemas avanzados de frenado de emergencia. Para cuantificar los probables beneficios resultantes de las medidas previstas, también se utilizaron estudios existentes sobre la reducción de CO₂ (realizados por TNO) y sobre la reducción del número de víctimas de los accidentes (efectuados por COWI).

En el caso del estudio sobre el ruido de los neumáticos, el asesor realizó las tareas siguientes:

- Revisión de las publicaciones pertinentes para señalar los impactos sociales y medioambientales del ruido de rodadura.
- Recopilación y evaluación de los datos de ensayos sobre ruido relativos a neumáticos existentes de varias categorías.
- Evaluación de la factibilidad de reducir los límites de ruido de los neumáticos, incluido el impacto potencial sobre otros parámetros del diseño de éstos.
- Evaluación de la reducción probable global del ruido resultante de las medidas propuestas mediante técnicas de modelización informática pertinentes.
- Contacto con varias partes interesadas.

En el caso del estudio sobre sistemas avanzados de frenado de emergencia, el asesor realizó las tareas siguientes:

- Evaluación de las hipótesis actuales de accidentes que probablemente se evitarán o se mitigarán mediante esta tecnología.
- Evaluación de las capacidades actuales y futuras del sistema.
- Evaluación del «coste económico por vehículo» de la instalación de dichos sistemas.
- Contacto con varias partes interesadas.

Principales organizaciones y expertos consultados

El estudio sobre el ruido de los neumáticos fue realizado por la FEHRL (Federation of European Highway Research). TRL (Transport Research Laboratory) Ltd realizó el estudio sobre el sistema avanzado de frenado de emergencia.

Los límites relativos al ruido de los neumáticos propuestos en el anexo del presente Reglamento se basan en las recomendaciones de la FEHRL. El trabajo de TRL confirmó el carácter prioritario de los sistemas avanzados de frenado de emergencia de los vehículos pesados. La evaluación de impacto hace referencia a otros estudios de investigación que también se emplearon para evaluar varias opciones de reglamentación. En todos los casos, se eligió la opción preferida a partir de un análisis de coste/beneficio, como se explica en la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta.

Medios utilizados para divulgar los dictámenes técnicos

La totalidad de los informes de investigación finalizados y aprobados están o estarán disponibles en el sitio web de la DG de Empresa e Industria.

• **Evaluación de impacto**

Para cada uno de los principales aspectos de la propuesta se examinaron distintas opciones:

1. Aspectos relativos a la simplificación

- a) No intervenir. Ello implicaría el mantenimiento de las cincuenta directivas existentes, con más modificaciones en caso necesario. Las directivas de la CE seguirían vigentes al mismo tiempo que los reglamentos de la CEPE con unos requisitos técnicos normalmente equivalentes (pero no siempre). Este planteamiento actualmente causa mucha confusión en las partes interesadas que no participan directamente en el sistema de homologación de tipo y conduce a una situación de falta de transparencia del sistema reglamentario.
- b) No intervenir en el contexto del ejercicio actual, sino revisar cada directiva de la manera y en el momento en que deba ser modificada, y decidir si conviene sustituirla. Esta opción contribuiría efectivamente a la simplificación del marco regulador. No obstante, el ejercicio de simplificación se produciría a lo largo de una serie de años.
- c) Sustituir todas las directivas existentes por el Reglamento que se propone. Esta es la opción elegida, ya que maximizaría las ventajas de la simplificación en beneficio, en particular, de las autoridades nacionales y de la industria.

2. Tecnologías de seguridad avanzadas

- a) No intervenir y permitir que el mercado tome la iniciativa. En algunos mercados, funciones como los sistemas electrónicos de control de la estabilidad ya aparecen en un número creciente de turismos. No obstante, en vehículos como los camiones pesados y los autocares turísticos, en los que los beneficios

de los sistemas electrónicos de control de la estabilidad pueden ser incluso superiores que en los turismos, a menudo no hay un incentivo del mercado para instalar dichos sistemas voluntariamente, ya que, a diferencia de los turismos, los compradores normalmente no son los beneficiarios. Además, sin normas armonizadas, existe el riesgo de que se apliquen normas divergentes en la UE, lo que produciría una fragmentación del mercado interior.

- b) Establecer normas técnicas relativas a las tecnologías de seguridad avanzadas (en aquellos casos en que se hayan instalado) y permitir a los fabricantes su instalación opcional. Aunque así se evitaría la aparición de normas distintas en la UE, como ya se ha dicho, esta opción no garantizaría la instalación de las funciones de seguridad avanzadas en todos los vehículos.
- c) Establecer normas técnicas y requisitos obligatorios de instalación. Esta opción garantizaría el aprovechamiento de todo el potencial de las funciones avanzadas de seguridad. Dado que la relación coste/beneficio de estos sistemas es positiva, parece que está justificada la opción relativa a la obligatoriedad.

3. Requisitos relativos a los neumáticos

En el caso de los neumáticos, la propuesta introduce nuevos requisitos con respecto a los aspectos siguientes: límites de ruido de rodadura, límites de resistencia a la rodadura, adherencia en superficie mojada y sistema de control de la presión de los neumáticos.

Para cada uno de dichos aspectos, se examinaron distintas opciones: a) no intervenir; b) solución voluntaria/dejar la iniciativa al mercado; c) solución obligatoria con una menor dificultad técnica; d) solución obligatoria con una mayor dificultad técnica.

Se ha seleccionado la opción d) en relación con todos los aspectos. En el caso de la resistencia a la rodadura, la adherencia en superficie mojada y los sistemas de control de la presión de los neumáticos, la investigación y el desarrollo de los productos ya se encuentran en una fase bastante avanzada, por lo que se considera factible aplicar requisitos técnicos más exigentes en un plazo relativamente corto. En cuanto a los sistemas de control de la presión de los neumáticos en particular, establecer una norma más exigente maximizaría los beneficios en términos de seguridad y garantizaría el máximo de probabilidades de alcanzar los objetivos de reducción de CO₂. Con respecto al ruido de rodadura, también se ha elegido la opción d), ya que es la única que garantizaría el cumplimiento de los objetivos en materia medioambiental de la propuesta. No obstante, como los requisitos relativos al ruido plantean un grado de dificultad mayor que los demás requisitos, se ha previsto un plazo de aplicación más largo.

La Comisión realizó una evaluación de impacto prevista en el programa de trabajo, cuyo informe puede consultarse en:
<http://ec.europa.eu/enterprise/automotive/pagesbackground/pedestrianprotection/index.htm>.

En la medida en que no se puedan concluir más estudios de la industria antes de la finalización de la propuesta, la Comisión está dispuesta a evaluar a fondo los resultados de dichos estudios adicionales durante el procedimiento legislativo y, en

caso necesario, a sugerir o apoyar las adaptaciones necesarias para evitar cualquier incidencia negativa en la seguridad de los neumáticos.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

• Resumen de la acción propuesta

La propuesta simplifica significativamente el sistema de homologación de tipo de los vehículos de motor con respecto a los requisitos en materia de seguridad y de neumáticos mediante la derogación de cincuenta directivas.

La propuesta introduce nuevos requisitos obligatorios sobre funciones avanzadas de seguridad. En particular, la propuesta exige la instalación obligatoria de:

- sistemas electrónicos de control de la estabilidad en todos los vehículos;
- sistemas de control de la presión de los neumáticos en los turismos;
- sistemas avanzados de frenado de emergencia y sistemas de advertencia de abandono del carril en los vehículos pesados.

La propuesta también prevé que, en caso de instalación voluntaria de sistemas avanzados de frenado de emergencia y sistemas de advertencia de abandono del carril en otras categorías de vehículos, dichos sistemas deberán cumplir los requisitos establecidos en la propuesta.

El Reglamento propuesto establece límites de emisión de ruidos de los neumáticos más exigentes que los fijados por la legislación vigente e introduce nuevos requisitos sobre adherencia en superficie mojada y resistencia a la rodadura.

• Base jurídica

La base jurídica de la propuesta es el artículo 95 del Tratado.

• Principio de subsidiariedad

Se aplica el principio de subsidiariedad en la medida en que la propuesta no pertenece a un ámbito de competencia exclusiva de la Comunidad.

Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por los motivos que se exponen a continuación.

Los requisitos técnicos para la homologación de tipo de vehículos de motor referentes a numerosos elementos de seguridad y medioambientales se han armonizado a escala comunitaria, y la actuación en exclusiva de los Estados miembros perjudicaría a la totalidad del sistema de homologación de tipo de vehículos. Se requiere una actuación de la Unión Europea para evitar que surjan barreras al mercado único.

Con la acción comunitaria se alcanzarán mejor los objetivos de la propuesta, pues se evitará la fragmentación del mercado interior que de otro modo se produciría y se aumentará la seguridad y la eficacia medioambiental de los vehículos.

Por lo tanto, la propuesta se ajusta al principio de subsidiariedad.

- **Principio de proporcionalidad**

La propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad por los motivos que a continuación se exponen.

Como se muestra en la evaluación de impacto, la propuesta cumple el principio de proporcionalidad, pues no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de asegurar el correcto funcionamiento del mercado interior y ofrecer, al mismo tiempo, un nivel elevado de seguridad pública y de protección medioambiental.

La simplificación del marco regulador contribuirá significativamente a la reducción de los costes administrativos para las autoridades nacionales y la industria.

- **Instrumentos elegidos**

Instrumentos propuestos: reglamento.

No serían adecuados otros instrumentos por los motivos que se exponen a continuación.

Un reglamento resulta adecuado para garantizar el cumplimiento sin necesidad de transposición a la legislación de los Estados miembros.

La propuesta utiliza el planteamiento por niveles introducido originariamente a petición del Parlamento Europeo y utilizado en otros actos legislativos. Según este planteamiento, la propuesta y la adopción de la legislación seguirán dos rutas diferentes, si bien paralelas:

- en primer lugar, las disposiciones fundamentales serán establecidas por el Parlamento Europeo y el Consejo en un reglamento basado en el artículo 95 del Tratado CE siguiendo el procedimiento de codecisión (la «propuesta de codecisión»);
- en segundo lugar, las especificaciones técnicas por las que se apliquen las disposiciones fundamentales se establecerán en reglamentos adoptados por la Comisión de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE («propuestas comitológicas»).

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto comunitario.

5. INFORMACIÓN ADICIONAL

- **Simulación, fase piloto y periodo transitorio**

La propuesta contempla periodos transitorios generales para que los fabricantes de vehículos y neumáticos cuenten con plazos de ejecución suficientes.

- **Simplificación**

La propuesta representa una simplificación de la normativa.

Se derogarán cincuenta directivas sobre homologación de tipo.

La propuesta prevé la simplificación de los procedimientos administrativos para las autoridades. La propuesta se inscribe en el programa continuo de la Comisión para la actualización y la simplificación del acervo comunitario, así como en su programa de trabajo legislativo, con la referencia 2008/ENTR/004.

- **Derogación de disposiciones legales vigentes**

La adopción de la propuesta supondrá la derogación de la legislación vigente.

- **Espacio Económico Europeo**

El acto propuesto es pertinente a efectos del Espacio Económico Europeo y, por consiguiente, debe hacerse extensivo a su territorio.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNION EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión⁶,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁷,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado⁸,

Considerando lo siguiente:

- (1) El mercado interior comprende un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales debe estar garantizada. Con este fin existe un sistema comunitario global de homologación de tipo de los vehículos de motor, establecido por la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos («Directiva marco»)⁹.
- (2) El presente Reglamento constituye un nuevo acto particular en el contexto del procedimiento comunitario de homologación de tipo conforme a la Directiva 2007/46/CE. Por consiguiente, procede modificar en consecuencia los anexos IV, VI y XI de dicha Directiva.
- (3) Los requisitos técnicos para la homologación de tipo de vehículos de motor referentes a numerosos elementos de seguridad y medioambientales se han armonizado a escala comunitaria para evitar que difieran de un Estado miembro a otro y asegurar un elevado nivel de seguridad vial y protección del medio ambiente en toda la Comunidad.
- (4) Conviene establecer requisitos referentes a la seguridad general de los vehículos de motor y a la eficacia medioambiental de los neumáticos, debido a la disponibilidad de

⁶ DO C , de , p. .

⁷ DO C , de , p. .

⁸ DO C [...] de [...], p. [...].

⁹ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

sistemas de control de la presión de los neumáticos que mejoran simultáneamente la seguridad y la eficacia medioambiental de los neumáticos.

- (5) A petición del Parlamento Europeo, se ha introducido un nuevo planteamiento regulador en la legislación comunitaria sobre vehículos. Por tanto, en el presente Reglamento solo deben establecerse las disposiciones fundamentales sobre seguridad de los vehículos y emisiones de ruido y de CO₂ de los neumáticos, mientras que las especificaciones técnicas deben fijarse a través de medidas de aplicación adoptadas conforme a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión¹⁰.
- (6) En particular, deber facultarse a la Comisión para determinar los procedimientos, ensayos y requisitos específicos de homologación de vehículos de motor, componentes y unidades técnicas independientes. Además, se debe facultar a la Comisión a definir con más precisión las características que debe reunir un neumático para poder ser definido como «neumático todoterreno profesional». Asimismo, debe facultarse a la Comisión para definir con precisión el ámbito de aplicación de los requisitos establecidos en el presente Reglamento. También debe facultarse a la Comisión para establecer requisitos adicionales de seguridad para los vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas por carretera en el interior de un Estado miembro o entre Estados miembros. Por otra parte, dependiendo de la factibilidad técnica y de la viabilidad económica, debe facultarse a la Comisión para ampliar la instalación obligatoria de los sistemas de control de la presión de los neumáticos y otras funciones de seguridad avanzadas a otras categorías de vehículos distintas de las previstas inicialmente. También debe facultarse a la Comisión para establecer procedimientos, ensayos y requisitos técnicos específicos de homologación de sistemas avanzados para los vehículos distintos de los mencionados en el presente Reglamento y para modificar los límites relativos a la resistencia a la rodadura y al ruido de rodadura de los neumáticos como resultado de los cambios en los procedimientos de ensayo, sin reducir el nivel actual de protección del medio ambiente. Ya que dichas medidas son de alcance general y su objeto es modificar el presente Reglamento añadiendo elementos nuevos no esenciales, deben adoptarse de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE.
- (7) El progreso técnico en el ámbito de los sistemas de seguridad avanzados para vehículos ofrece nuevas posibilidades de reducción del número de víctimas de accidentes. Para reducir al mínimo el número de víctimas de accidentes es necesario prever la introducción de algunas de dichas tecnologías.
- (8) Para simplificar la legislación en materia de homologación de tipo con arreglo a las recomendaciones del Informe del Grupo CARS 21: Marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI¹¹, conviene derogar varias Directivas sin reducir el nivel de protección de los usuarios de la carretera. Los requisitos establecidos en dichas Directivas deben transferirse al presente Reglamento y deben

¹⁰ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

¹¹ ISBN 92-79-00762-9.

sustituirse, cuando proceda, por referencias a los Reglamentos correspondientes de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), incorporados al Derecho comunitario con arreglo al artículo 4 de la Decisión 97/836/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 1997, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en éstos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones¹².

- (9) Conviene establecer el principio de que los vehículos deben estar diseñados, fabricados y montados de forma que se minimice el riesgo de lesiones para sus ocupantes y otros usuarios de la carretera. A tal fin, es necesario que los fabricantes garanticen que sus vehículos cumplen los requisitos pertinentes establecidos en el presente Reglamento. Entre dichas disposiciones deben figurar requisitos relativos a la integridad estructural del vehículo, sistemas que ayuden al conductor a controlarlo, sistemas que proporcionen al conductor visibilidad e información sobre su estado y su entorno, sistemas de iluminación del mismo, sistemas de protección de sus ocupantes, su exterior y sus accesorios, sus masas y dimensiones, sus neumáticos, sistemas avanzados para los mismos y otros elementos. Además, es necesario que los vehículos cumplan las disposiciones específicas relativas a determinados vehículos de transporte de mercancías y sus remolques o a los autobuses, según corresponda.
- (10) El calendario para la introducción de nuevos requisitos específicos para la homologación de vehículos debe tener en cuenta la factibilidad técnica de dichos requisitos. En general, los requisitos deben aplicarse inicialmente solo a los nuevos tipos de vehículo. Se debe permitir un plazo adicional para que los tipos de vehículo existentes se ajusten a los requisitos. Por otra parte, la instalación obligatoria de sistemas de control de la presión de los neumáticos debe aplicarse inicialmente sólo a los turismos. La instalación obligatoria de otras funciones de seguridad avanzadas debe aplicarse inicialmente sólo a los vehículos pesados de transporte de mercancías.
- (11) Cuando el fabricante del vehículo instale funciones avanzadas de seguridad, es necesario que éstas cumplan los requisitos pertinentes establecidos en el presente Reglamento.
- (12) Conviene aplicar las medidas anunciadas en la Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo «Resultados de la revisión de la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos industriales ligeros»¹³ destinadas a la reducción de las emisiones de CO₂ resultantes de los neumáticos. Dicha reducción debe conseguirse combinando la utilización de neumáticos de baja resistencia a la rodadura y de sistemas de control de la presión de los neumáticos. Asimismo, conviene establecer requisitos con el objetivo de reducir el ruido de rodadura de los neumáticos y asegurarse de que se mantienen los niveles de seguridad de los neumáticos introduciendo requisitos en materia de adherencia en superficie mojada. El calendario de aplicación correspondiente debe reflejar el grado de dificultad que plantea cumplir todos estos requisitos. En particular, debido al reto

¹² DO L 346 de 17.12.1997, p. 78.

¹³ COM(2007) 19.

que supone cumplir los requisitos relativos al ruido de rodadura y teniendo en cuenta el tiempo que el sector necesita para sustituir las líneas actuales de neumáticos, conviene prever un plazo más amplio para la aplicación de los requisitos sobre ruido de rodadura con respecto a los nuevos neumáticos de los tipos existentes.

- (13) Probablemente se fabricarán en muy pequeñas cantidades algunas categorías de neumáticos, incluidos los todoterreno profesionales que están sujetos a limitaciones de velocidad y los destinados exclusivamente a vehículos matriculados antes de 1990. Por lo tanto, conviene eximir los neumáticos de dichas categorías de determinados requisitos establecidos en el presente Reglamento, cuando dichos requisitos sean incompatibles con el uso de los neumáticos o la carga adicional que representan dichos requisitos sea desproporcionada.
- (14) Los sistemas electrónicos de control de la estabilidad, los sistemas avanzados de frenado de emergencia y los sistemas de advertencia de abandono del carril presentan un gran potencial para reducir considerablemente el número de víctimas de accidentes. Por tanto, deben establecerse requisitos para dichos sistemas.
- (15) Es importante que los componentes de recambio de los sistemas incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento estén sujetos a requisitos de seguridad y procedimientos de homologación equivalentes. Por tanto, conviene prever la homologación de unidades técnicas independientes y componentes de recambio.
- (16) Los Estados miembros deben establecer normas sobre las sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento y velar por su ejecución. Dichas sanciones deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.
- (17) Con efecto a partir de las fechas de aplicación a los nuevos vehículos, nuevos componentes y unidades técnicas independientes de los requisitos pertinentes establecidos en el presente Reglamento, deben derogarse las Directivas del Consejo siguientes:
 - Directiva 70/221/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los depósitos de carburante y los dispositivos de protección trasera de los vehículos de motor y de sus remolques¹⁴,
 - Directiva 70/222/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el emplazamiento e instalación de las placas traseras de matrícula de los vehículos a motor y de sus remolques¹⁵,
 - Directiva 70/311/CEE del Consejo, de 8 de junio de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los mecanismos de dirección de los vehículos a motor y de sus remolques¹⁶,

¹⁴ DO L 76 de 6.4.1970, p. 23. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE (DO L 363 de 20.12.2006, p. 81).

¹⁵ DO L 76 de 6.4.1970, p. 25. Directiva modificada por el Acta de Adhesión de 1972.

¹⁶ DO L 133 de 18.6.1970, p. 10. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 1999/7/CE de la Comisión (DO L 40 de 13.2.1999, p. 36).

- Directiva 70/387/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre las puertas de los vehículos a motor y sus remolques¹⁷,
- Directiva 70/388/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los aparatos productores de señales acústicas de los vehículos a motor¹⁸,
- Directiva 71/320/CEE del Consejo, de 26 de julio de 1971, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los dispositivos de frenado de determinadas categorías de vehículos a motor y de sus remolques¹⁹,
- Directiva 72/245/CEE del Consejo, de 20 de junio de 1972, relativa a las interferencias de radio (compatibilidad electromagnética) de los vehículos²⁰,
- Directiva 74/60/CEE del Consejo, de 17 de diciembre de 1973, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el acondicionamiento interior de los vehículos de motor²¹,
- Directiva 74/61/CEE del Consejo, de 17 de diciembre de 1973, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los dispositivos de protección contra la utilización no autorizada de los vehículos a motor²²,
- Directiva 74/297/CEE del Consejo, de 4 de junio de 1974, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el acondicionamiento interior de los vehículos a motor (comportamiento del dispositivo de conducción en caso de colisión)²³,
- Directiva 74/408/CEE del Consejo, de 22 de julio de 1974, relativa a los asientos, a sus anclajes y a los apoyacabezas de los vehículos a motor²⁴,
- Directiva 74/483/CEE del Consejo, de 17 de septiembre de 1974, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los salientes exteriores de los vehículos a motor²⁵,

¹⁷ DO L 176 de 10.8.1970, p. 5. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2001/31/CE de la Comisión (DO L 130 de 12.5.2001, p. 33).

¹⁸ DO L 176 de 10.8.1970, p. 12. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

¹⁹ DO L 202 de 6.9.1971, p. 37. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

²⁰ DO L 152 de 6.7.1972, p. 15. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

²¹ DO L 38 de 11.2.1974, p. 2. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2000/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 87 de 8.4.2000, p. 22).

²² DO L 38 de 11.2.1974, p. 22. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

²³ DO L 165 de 20.6.1974, p. 16. Directiva modificada por la Directiva 91/662/CEE de la Comisión (DO L 366 de 31.12.1991, p. 1).

²⁴ DO L 221 de 12.8.1974, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

²⁵ DO L 266 de 2.10.1974, p. 4. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/15/CE de la Comisión (DO L 75 de 15.3.2007, p. 21).

- Directiva 75/443/CEE del Consejo, de 26 de junio de 1975, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre la marcha atrás y el aparato indicador de velocidad de los vehículos a motor²⁶,
- Directiva 76/114/CEE del Consejo, de 18 de diciembre de 1975, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre las placas e inscripciones reglamentarias, así como a su emplazamiento y modo de colocación, en lo que se refiere a los vehículos a motor y a sus remolques²⁷,
- Directiva 76/115/CEE del Consejo, de 18 de diciembre de 1975, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los anclajes de los cinturones de seguridad de los vehículos a motor²⁸,
- Directiva 76/756/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre la instalación de los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa de los vehículos a motor y de sus remolques²⁹,
- Directiva 76/757/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los catadióptricos de los vehículos a motor y de sus remolques³⁰,
- Directiva 76/758/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las luces de gálibo, las luces de posición, delanteras y traseras, las luces de frenado, las luces de circulación diurna y las luces de posición laterales de los vehículos de motor y de sus remolques³¹,
- Directiva 76/759/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los indicadores de dirección de los vehículos a motor y de sus remolques³²,
- Directiva 76/760/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los dispositivos de alumbrado de la placa posterior de matrícula de los vehículos a motor y de sus remolques³³,
- Directiva 76/761/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los proyectores para vehículos de motor que realizan la función de luces de

²⁶ DO L 196 de 26.7.1975, p. 1. Directiva modificada por la Directiva 97/39/CE de la Comisión (DO L 177 de 5.7.1997, p. 15).

²⁷ DO L 24 de 30.1.1976, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

²⁸ DO L 24 de 30.1.1976, p. 6. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2005/41/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 255 de 30.9.2005, p. 149).

²⁹ DO L 262 de 27.9.1976, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2007/35/CE de la Comisión (DO L 157 de 19.6.2007, p. 14).

³⁰ DO L 262 de 27.9.1976, p. 32. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

³¹ DO L 262 de 27.9.1976, p. 54. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

³² DO L 262 de 27.9.1976, p. 71. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

³³ DO L 262 de 27.9.1976, p. 85. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

carretera o de cruce y sobre las fuentes luminosas (lámparas de incandescencia u otras) destinadas a unidades de luces homologadas de los vehículos de motor y de sus remolques³⁴,

- Directiva 76/762/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los faros antiniebla delanteros de los vehículos de motor³⁵,
- Directiva 77/389/CEE del Consejo, de 17 de mayo de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los dispositivos de remolque de los vehículos a motor³⁶,
- Directiva 77/538/CEE del Consejo, de 28 de junio de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre las luces antiniebla traseras de los vehículos a motor y de sus remolques³⁷,
- Directiva 77/539/CEE del Consejo, de 28 de junio de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los proyectores de marcha atrás de los vehículos a motor y de sus remolques³⁸,
- Directiva 77/540/CEE del Consejo, de 28 de junio de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre las luces de estacionamiento de los vehículos a motor³⁹,
- Directiva 77/541/CEE del Consejo, de 28 de junio de 1977, 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 motor⁴⁰,
- Directiva 77/649/CEE del Consejo, de 27 de septiembre de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el campo de visión del conductor de los vehículos a motor⁴¹,
- Directiva 78/316/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el acondicionamiento interior de los vehículos a motor (identificación de los mandos, luces-testigo e indicadores)⁴²,
- Directiva 78/317/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los

³⁴ DO L 262 de 27.9.1976, p. 96. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

³⁵ DO L 262 de 27.9.1976, p. 122. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

³⁶ DO L 145 de 13.6.1977, p. 41. Directiva modificada por la Directiva 96/64/CE de la Comisión (DO L 258 de 11.10.1996, p. 26).

³⁷ DO L 220 de 29.8.1977, p. 60. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

³⁸ DO L 220 de 29.8.1977, p. 72. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

³⁹ DO L 220 de 29.8.1977, p. 83. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

⁴⁰ DO L 220 de 29.8.1977, p. 95. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

⁴¹ DO L 267 de 19.10.1977, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 90/630/CEE de la Comisión (DO L 341 de 6.12.1990, p. 20).

⁴² DO L 81 de 28.3.1978, p. 3. Directiva modificada por la Directiva 93/91/CEE de la Comisión (DO L 284 de 19.11.1993, p. 25).

dispositivos de deshielo y de desempañado de las superficies acristaladas de los vehículos a motor⁴³,

- Directiva 78/318/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los limpiaparabrisas y lavaparabrisas de los vehículos a motor⁴⁴,
- Directiva 78/549/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1978, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los guardabarros de los vehículos a motor⁴⁵,
- Directiva 78/932/CEE del Consejo, de 16 de octubre de 1978, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los reposacabezas de los asientos de los vehículos a motor⁴⁶,
- Directiva 89/297/CEE del Consejo, de 13 de abril de 1989, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la protección lateral de determinados vehículos de motor y sus remolques⁴⁷,
- Directiva 91/226/CEE del Consejo, de 27 de marzo de 1991, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los sistemas antiproyección de determinadas categorías de vehículos de motor y de sus remolques⁴⁸,
- Directiva 92/21/CEE del Consejo, de 31 de marzo de 1992, relativa a las masas y dimensiones de los vehículos de motor de la categoría M1⁴⁹,
- Directiva 92/22/CEE del Consejo, de 31 de marzo de 1992, relativa a los cristales de seguridad y a los materiales para acristalamiento de los vehículos de motor y sus remolques⁵⁰,
- Directiva 92/23/CEE del Consejo, de 31 de marzo de 1992, sobre los neumáticos de los vehículos de motor y de sus remolques así como de su montaje⁵¹,
- Directiva 92/24/CEE del Consejo, de 31 de marzo de 1992, sobre los dispositivos de limitación de velocidad o sistemas similares de limitación de velocidad incorporados a determinadas categorías de vehículos de motor⁵²,

⁴³ DO L 81 de 28.3.1978, p. 27.

⁴⁴ DO L 81 de 28.3.1978, p. 49. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

⁴⁵ DO L 168 de 26.6.1978, p. 45. Directiva modificada por la Directiva 94/78/CE de la Comisión (DO L 354 de 31.12.1994, p. 10).

⁴⁶ DO L 325 de 20.11.1978, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

⁴⁷ DO L 124 de 5.5.1989, p. 1.

⁴⁸ DO L 103 de 23.4.1991, p. 5. Directiva modificada por la Directiva 2006/96/CE.

⁴⁹ DO L 129 de 14.5.1992, p. 1. Directiva modificada por la Directiva 95/48/CE de la Comisión (DO L 233 de 30.9.1995, p. 73).

⁵⁰ DO L 129 de 14.5.1992, p. 11. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2001/92/CE de la Comisión (DO L 291 de 8.11.2001, p. 24).

⁵¹ DO L 129 de 14.5.1992, p. 95. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2005/11/CE de la Comisión (DO L 46 de 17.2.2005, p. 42).

- Directiva 92/114/CEE del Consejo, de 17 de diciembre de 1992, relativa a los salientes exteriores situados por delante del panel trasero de la cabina de los vehículos de motor de la categoría N⁵³,
- (18) Además, también deben derogarse las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo siguientes:
- Directiva 94/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 1994, relativa a los dispositivos mecánicos de acoplamiento de los vehículos de motor y sus remolques y a su sujeción a dichos vehículos⁵⁴,
 - Directiva 95/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, sobre el comportamiento frente al fuego de los materiales utilizados en la fabricación del interior de determinadas categorías de vehículos a motor⁵⁵,
 - Directiva 96/27/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 1996, sobre la protección de los ocupantes de los vehículos de motor en caso de colisión lateral y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE⁵⁶,
 - Directiva 96/79/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, relativa a la protección de los ocupantes de los vehículos de motor en caso de colisión frontal y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE⁵⁷,
 - Directiva 97/27/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 1997, relativa a las masas y dimensiones de determinadas categorías de vehículos de motor y de sus remolques y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE⁵⁸,
 - Directiva 98/91/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 1998, relativa a los vehículos a motor y sus remolques destinados al transporte de mercancías peligrosas por carretera y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE sobre la homologación de los vehículos a motor y de sus remolques⁵⁹,
 - Directiva 2000/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la protección delantera contra el empotramiento de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE⁶⁰,

⁵² DO L 129 de 14.5.1992, p. 154. Directiva modificada por la Directiva 2004/11/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 44 de 14.2.2004, p. 19).

⁵³ DO L 409 de 31.12.1992, p. 17.

⁵⁴ DO L 195 de 29.7.1994, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

⁵⁵ DO L 281 de 23.11.1995, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

⁵⁶ DO L 169 de 8.7.1996, p. 1.

⁵⁷ DO L 18 de 21.1.1997, p. 7. Directiva modificada por la Directiva 1999/98/CE de la Comisión (DO L 9 de 13.1.2000, p. 14).

⁵⁸ DO L 233 de 25.8.1997, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2003/19/CE de la Comisión (DO L 79 de 26.3.2003, p. 6).

⁵⁹ DO L 11 de 16.1.1999, p. 25.

⁶⁰ DO L 203 de 10.8.2000, p. 9. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

- Directiva 2001/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2001, sobre los sistemas de calefacción de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE del Consejo, y por la que se deroga la Directiva 78/548/CEE del Consejo⁶¹,
 - Directiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2001, relativa a las disposiciones especiales aplicables a los vehículos utilizados para el transporte de viajeros con más de ocho plazas además del asiento del conductor, y por la que se modifican las Directivas 70/156/CEE y 97/27/CE⁶²,
 - Directiva 2003/97/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de noviembre de 2003, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los dispositivos de visión indirecta y de los vehículos equipados con estos dispositivos, por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE y se deroga la Directiva 71/127/CEE⁶³,
- (19) Los Estados miembros no pueden alcanzar suficientemente el objetivo del presente Reglamento, a saber, la realización del mercado interior mediante la introducción de requisitos técnicos comunes relativos a la seguridad y la eficacia medioambiental de los vehículos de motor y los neumáticos. Dada la escala de la acción requerida, ese objetivo puede alcanzarse mejor a nivel comunitario. La Comunidad puede, por lo tanto, adoptar medidas de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en ese mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Capítulo I

Objeto, ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 1 *Objeto*

El presente Reglamento establece requisitos referentes a la seguridad para la homologación de tipo de los vehículos de motor y sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados.

El presente Reglamento también establece requisitos referentes a las emisiones de CO₂ y de ruido para la homologación de tipo de los neumáticos.

⁶¹ DO L 292 de 9.11.2001, p. 21. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

⁶² DO L 42 de 13.2.2002, p. 1. Directiva modificada por la Directiva 2006/96/CE.

⁶³ DO L 25 de 29.1.2004, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/96/CE.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor de las categorías M, N y O definidas en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE con arreglo a lo dispuesto en los artículos 5 a 10 del presente Reglamento.

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones contenidas en el artículo 3 de la Directiva 2007/46/CE.

Asimismo, se entenderá por:

- (1) «control electrónico de la estabilidad»: función de control electrónico de un vehículo que mejora la estabilidad dinámica del mismo;
- (2) «sistema de advertencia de abandono del carril»: sistema que advierte al conductor de que el vehículo ha abandonado involuntariamente el carril por el que circulaba;
- (3) «sistema avanzado de frenado de emergencia»: sistema capaz de detectar automáticamente una situación de emergencia y activar el sistema de frenado del vehículo, con o sin la intervención del conductor, para desacelerar el vehículo a fin de evitar o mitigar una colisión;
- (4) «índice de capacidad de carga»: una o dos cifras que indican la carga que puede soportar el neumático en montaje simple o gemelo a la velocidad correspondiente a la categoría de velocidad asociada y cuando funciona con arreglo a los requisitos de uso especificados por el fabricante;
- (5) «sistema de control de la presión de los neumáticos»: sistema instalado en un vehículo capaz de evaluar la presión de los neumáticos o la variación de ésta con el paso del tiempo y transmitir la información correspondiente al usuario mientras el vehículo está en marcha;
- (6) «neumático todoterreno profesional»: neumático destinado a un uso mixto tanto en carretera como fuera de ella o para otros usos especiales;
- (7) «neumático de nieve»: neumático, con la indicación M+S, M.S o M&S, cuyo dibujo o composición de la banda de rodadura o cuya estructura han sido concebidos específicamente para proporcionar en nieve un comportamiento mejor que el de los neumáticos normales en cuanto a la capacidad de iniciar o mantener el desplazamiento;
- (8) «neumático de repuesto de uso provisional de tipo T»: neumático de repuesto de uso provisional previsto para ser utilizado a una presión de inflado superior a la prescrita para los neumáticos de tipo estándar y de estructura reforzada;
- (9) «neumático de tracción»: neumático de nieve de las categorías C2 o C3 diseñado para ser instalado en los ejes motores de vehículos;

- (10) «usuario de la carretera no protegido»: peatones, ciclistas y motoristas.

Capítulo II

Obligaciones de los fabricantes

Artículo 4

Obligaciones generales

1. Los fabricantes demostrarán que todos los vehículos nuevos vendidos, matriculados o puestos en servicio en la Comunidad disponen de la homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento.
2. Los fabricantes demostrarán que todas las unidades técnicas independientes o los componentes vendidos o puestos en servicio en la Comunidad disponen de la homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento.

Artículo 5

Requisitos y ensayos

1. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos estén diseñados, fabricados y montados de forma que se minimice el riesgo de lesiones para sus ocupantes y otros usuarios de la carretera.
2. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos, componentes y unidades técnicas independientes cumplen los requisitos pertinentes establecidos en el presente Reglamento, incluidos los relativos a los elementos siguientes:
 - a) la integridad de la estructura del vehículo, incluidos los ensayos de colisión;
 - b) los sistemas que ayuden al conductor a controlar el vehículo, incluidos los sistemas de dirección, frenado y control electrónico de la estabilidad;
 - c) los sistemas que proporcionen al conductor visibilidad e información sobre el estado del vehículo y su entorno, incluidos los acristalamientos, los espejos y los sistemas de información del conductor;
 - d) los sistemas de iluminación del vehículo;
 - e) los sistemas de protección de los ocupantes del vehículo, incluido el acondicionamiento interior, los reposacabezas, los cinturones de seguridad, los anclajes ISOFIX o los dispositivos de retención infantil incorporados, y las puertas del vehículo;
 - f) el exterior del vehículo y sus accesorios;
 - g) la compatibilidad electromagnética;
 - h) avisadores acústicos;

- i) sistemas de calefacción
 - j) dispositivos de protección contra la utilización no autorizada;
 - k) los sistemas de identificación del vehículo;
 - l) las masas y las dimensiones.
3. La Comisión determinará las categorías de vehículos de entre las mencionadas en el artículo 2 a las que se aplicarán los requisitos establecidos en los apartados 1 y 2 del presente artículo.

Estas medidas, encaminadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 40, apartado 2 de la Directiva 2007/46/CE.

Artículo 6

Requisitos específicos relativos a determinados vehículos de las categorías N y O

1. Además de los requisitos que figuran en los artículos 5, 8, 9 y 10, los vehículos de las categorías N y O cumplirán, cuando sea pertinente, los requisitos establecidos en los apartados 2 a 6 del presente artículo.
2. Los vehículos de las categorías N₂ y N₃ se fabricarán de forma que se garantice que, en caso de colisión frontal con otro vehículo, se minimice el riesgo de lesión por empotramiento de los ocupantes del vehículo.
3. Los vehículos de las categorías N₂, N₃, O₃ y O₄ se fabricarán de forma que se garantice que, en caso de colisión lateral con otro vehículo o un usuario de la carretera no protegido, se minimice el riesgo de lesión por empotramiento para dicho usuario o los ocupantes del vehículo.
4. El habitáculo del vehículo o el espacio previsto para el conductor y los pasajeros contará con la robustez necesaria para proteger a los ocupantes en caso de colisión o vuelco.
5. Los vehículos de la categoría N₂ de una masa máxima superior a 7,5 toneladas, y todos los vehículos de las categorías N₃, O₃ y O₄ se fabricarán de forma que se minimice el efecto de las proyecciones del vehículo sobre la visibilidad de otros vehículos presentes en la carretera.
6. La Comisión establecerá requisitos adicionales de seguridad para los vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas por carretera en el interior de un Estado miembro o entre Estados miembros.

Estas medidas, encaminadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 40, apartado 2 de la Directiva 2007/46/CE.

Artículo 7

Requisitos específicos relativos a determinados vehículos de las categorías M2 y M3

1. Además de los requisitos que figuran en los artículos 5, 8, 9 y 10, los vehículos de las categorías M₂ y M₃ cumplirán los requisitos establecidos en los apartados 2 a 5 del presente artículo.
2. La capacidad de transporte de un vehículo, incluidos los pasajeros sentados y los que están de pie, así como los usuarios de sillas de ruedas, será adecuada en relación con la masa, el tamaño y el diseño del vehículo.
3. Las carrocerías de los vehículos estarán diseñadas y fabricadas de forma que permitan el funcionamiento del vehículo de manera segura y estable, incluso a plena capacidad. Se adoptarán las medidas adecuadas para garantizar que se entre y se salga del vehículo de manera segura, en particular en caso de emergencia.
4. Las personas con movilidad reducida, incluidos los usuarios de sillas de ruedas, deberán poder acceder a los vehículos de la clase I.
5. Los materiales utilizados en la fabricación del interior de la carrocería de los autobuses y autocares evitarán en la medida de lo posible o, al menos, retrasarán el desarrollo de llamas para que los ocupantes puedan evacuar el vehículo en caso de incendio.

Artículo 8

Clasificación de los neumáticos

1. Los tipos de neumático se clasificarán según las clases siguientes:
 - a) neumáticos de clase C1: neumáticos destinados a los vehículos de las categorías M₁, O₁ y O₂;
 - b) neumáticos de clase C2: neumáticos destinados a los vehículos de más de 3,5 t de las categorías M₂, M₃, N, O₃ y O₄ con un índice de capacidad de carga en utilización simple ≤ 121 y un símbolo de categoría de velocidad $\geq \text{«N»}$;
 - c) neumáticos de clase C3: neumáticos destinados a los vehículos de más de 3,5 t de las categorías M₁, M₂, M₃, N₂, N₃, O₃ y O₄ con uno de los índices de capacidad de carga siguientes:
 - i) índice de capacidad de carga en utilización simple ≤ 121 y símbolo de categoría de velocidad $\leq \text{«M»}$;
 - ii) índice de capacidad de carga en utilización simple ≥ 122 .

Un tipo de neumático podrá estar clasificado en más de una de las clases que figuran en las letras a), b) y c), siempre que el tipo de neumático cumpla todos los requisitos pertinentes de cada clase para la que esté homologado.

2. Será de aplicación la lista de índices de capacidad de carga y sus masas correspondientes que figuran en el Reglamento n° 54 de la CEPE⁶⁴.

Artículo 9

Disposiciones específicas relativas a los neumáticos de los vehículos

1. Todos los neumáticos suministrados como parte del equipamiento de un vehículo, incluidos, en su caso, los neumáticos de repuesto, serán adecuados para ser utilizados en los vehículos para los que estén previstos, en particular en cuanto a sus dimensiones y sus características de eficacia en términos de velocidad y carga.
2. Los vehículos de las categorías M₁ estarán equipados con un sistema de control de la presión de los neumáticos, capaz de advertir al conductor cuando un neumático opere con un nivel de presión peligrosamente bajo o de informarle cuando un neumático funcione con una presión significativamente inferior a la óptima para un buen consumo de combustible.
3. Todos los neumáticos C₁ cumplirán los requisitos sobre adherencia en superficie mojada que figuran en el anexo I, parte A.
4. Todos los neumáticos cumplirán los requisitos sobre resistencia a la rodadura que figuran en el anexo I, parte B.
5. Todos los neumáticos cumplirán los requisitos referentes al ruido de rodadura que figuran en el anexo I, parte C.
6. Los apartados 3, 4 y 5 no se aplicarán a los elementos siguientes:
 - a) los neumáticos cuya categoría de velocidad sea inferior a 80 km/h;
 - b) los neumáticos cuya llanta tenga un diámetro nominal máximo de 254 mm o sea igual o superior a 635 mm;
 - c) los neumáticos de repuesto de uso provisional de tipo T;
 - d) los neumáticos diseñados exclusivamente para ser montados en vehículos matriculados por primera vez antes del [1 de octubre de 1990];
 - e) los neumáticos equipados con dispositivos adicionales para mejorar sus propiedades de tracción.
7. Los requisitos sobre resistencia a la rodadura y ruido de rodadura establecidos en el anexo I, partes B y C, no se aplicarán a los neumáticos todoterreno profesionales.

⁶⁴ DO [...].

Artículo 10
Sistemas avanzados de los vehículos

1. Los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃ estarán equipados con un sistema avanzado de frenado de emergencia que cumplirá los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

Los sistemas avanzados de frenado de emergencia que los fabricantes instalen voluntariamente en los vehículos de las categorías M₁ o N₁ se ajustarán a los requisitos dispuestos en el presente Reglamento.

2. Los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃ estarán equipados con un sistema de advertencia de abandono del carril que cumplirá los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

Los sistemas de advertencia de abandono del carril que los fabricantes instalen voluntariamente en los vehículos de las categorías M₁ o N₁ se ajustarán a los requisitos dispuestos en el presente Reglamento.

3. La Comisión podrá establecer procedimientos, ensayos y requisitos técnicos específicos para la homologación de tipo de sistemas avanzados de vehículos distintos de los mencionados en los apartados 1 y 2.

Estas medidas, encaminadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 40, apartado 2 de la Directiva 2007/46/CE.

Capítulo III

Obligaciones de los Estados miembros

Artículo 11

Homologación de tipo de vehículos, componentes y unidades técnicas independientes

1. Con efectos a partir del 29 de octubre de 2012, las autoridades nacionales denegarán la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional, por motivos relacionados con aspectos de la seguridad de los vehículos y los neumáticos contemplados en el anexo I, artículos 5 a 9, excepto los límites relativos a la resistencia a la rodadura previstos en el anexo I, parte B, cuadro 2, a los nuevos tipos de vehículos de las categorías especificadas en dichos artículos y sus medidas de aplicación, así como la homologación de tipo CE de componentes o unidades técnicas independientes de los nuevos tipos de componentes o unidades técnicas independientes a ellos destinados, que incumplan las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.
2. Con efectos a partir del 29 de octubre de 2014, las autoridades nacionales considerarán que han vencido los certificados de conformidad, a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE, por motivos relacionados con aspectos de la seguridad de los vehículos y los neumáticos contemplados en los artículos 5, 6, 7, 8,

artículo 9, apartados 1 a 4, y anexo I, partes A y B, excepto los límites relativos a la resistencia a la rodadura para los neumáticos C3 y los límites de resistencia a la rodadura previstos en el anexo I, parte B, cuadro 2, de los vehículos nuevos de las categorías especificadas en dichos artículos que incumplan las disposiciones pertinentes del presente Reglamento, y prohibirán la matriculación, la venta y la puesta en servicio de estos vehículos y, en el caso de nuevos componentes o unidades técnicas independientes a ellos destinados que incumplan las disposiciones pertinentes del presente Reglamento, prohibirán su venta y puesta en servicio.

3. Con efectos a partir del 29 de octubre de 2016, las autoridades nacionales considerarán que han vencido los certificados de conformidad, a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE, por motivos relacionados con aspectos del ruido de rodadura y, en el caso de los neumáticos C3, también de la resistencia a la rodadura, excepto los límites de resistencia a la rodadura establecidos en el anexo I, parte B, cuadro 2, en el caso de los vehículos nuevos de las categorías M, N y O que incumplan las disposiciones pertinentes del presente Reglamento, y prohibirán la matriculación, la venta y la puesta en servicio de estos vehículos y, en el caso de nuevos neumáticos a ellos destinados que incumplan las disposiciones pertinentes del presente Reglamento, prohibirán su venta y puesta en servicio.
4. Con efectos a partir del 29 de octubre de 2016, las autoridades nacionales denegarán la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional, por motivos relacionados con aspectos de la resistencia a la rodadura de los neumáticos, a los nuevos tipos de vehículos de las categorías M, N y O, así como la homologación de tipo CE de componentes o unidades técnicas independientes de los nuevos tipos de neumáticos a ellos destinados que incumplan los límites relativos a la resistencia a la rodadura previstos en el anexo I, parte B, cuadro 2.
5. Con efectos a partir del 29 de octubre de 2018, las autoridades nacionales considerarán que han vencido los certificados de conformidad, a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE, por motivos relacionados con aspectos de la resistencia a la rodadura de los neumáticos C1 y C2, de los vehículos nuevos de las categorías M, N y O que incumplan los límites relativos a la resistencia a la rodadura previstos en el anexo I, parte B, cuadro 2, y prohibirán la matriculación, la venta y la puesta en servicio de estos vehículos y, en el caso de nuevos neumáticos a ellos destinados que incumplan los límites relativos a la resistencia a la rodadura previstos en el anexo I, parte B, cuadro 2, prohibirán su venta y puesta en servicio.
6. Con efectos a partir del 29 de octubre de 2020, las autoridades nacionales considerarán que han vencido los certificados de conformidad, a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE, por motivos relacionados con aspectos de la resistencia a la rodadura de los neumáticos C3, de los vehículos nuevos de las categorías M, N y O que incumplan los límites relativos a la resistencia a la rodadura previstos en el anexo I, parte B, cuadro 2, y prohibirán la matriculación, la venta y la puesta en servicio de estos vehículos y, en el caso de nuevos neumáticos a ellos destinados que incumplan los límites relativos a la resistencia a la rodadura previstos en el anexo I, parte B, cuadro 2, prohibirán su venta y puesta en servicio.
7. Con efectos a partir del 29 de octubre de 2013, las autoridades nacionales denegarán la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional, por motivos relacionados con aspectos de la seguridad de los vehículos contemplados en el

artículo 10, a los nuevos tipos de vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃, y a los nuevos tipos de vehículos de las categorías M₁ y N₁ equipados con un sistema avanzado de frenado de emergencia o un sistema de advertencia de abandono del carril, así como la homologación de tipo CE de componentes o unidades técnicas independientes de los nuevos tipos de sistemas avanzados de frenado de emergencia o de sistemas de advertencia de abandono del carril a ellos destinados que incumplan las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.

8. Con efectos a partir del 29 de octubre de 2015, las autoridades nacionales considerarán que han vencido los certificados de conformidad, a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE, por motivos relacionados con aspectos de la seguridad de los vehículos contemplados en el artículo 10, de los nuevos tipos de vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃, y de los nuevos tipos de vehículos de las categorías M₁ y N₁ equipados con un sistema avanzado de frenado de emergencia o un sistema de advertencia de abandono del carril que incumpla las disposiciones pertinentes del presente Reglamento, y prohibirán la matriculación, la venta y la puesta en servicio de estos vehículos y, en el caso de los nuevos tipos de sistemas avanzados de frenado de emergencia o de sistemas de advertencia de abandono del carril a ellos destinados que incumplan las disposiciones pertinentes del presente Reglamento, prohibirán su venta y puesta en servicio.
9. Las autoridades nacionales permitirán la venta y la puesta en servicio de componentes y unidades técnicas independientes que recibieron la homologación de tipo antes de la fecha mencionada en el apartado 1 y seguirán concediendo la extensión de sus homologaciones con arreglo a lo dispuesto en la Directiva en virtud de la cual se concedieron inicialmente, excepto en el caso de que se hayan modificado los requisitos aplicables a dichos componentes o unidades técnicas independientes o se hayan añadido nuevos requisitos mediante el presente Reglamento.

Las autoridades nacionales permitirán la venta y la puesta en servicio de unidades técnicas independientes y componentes de recambio y seguirán concediendo la extensión de sus homologaciones, excepto en el caso de los neumáticos de recambio, destinados a vehículos que recibieron la homologación de tipo antes de la fecha mencionada en el apartado 1, con arreglo a lo dispuesto en la Directiva en virtud de la cual se concedieron inicialmente.
10. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 a 9, a reserva de la entrada en vigor de las medidas de aplicación mencionadas en el artículo 5, apartado 3, y en el artículo 13, las autoridades nacionales no podrán denegar al fabricante que lo solicite, por causas relacionadas con los aspectos de la seguridad de los vehículos y los neumáticos contemplados en los artículos 5 a 10, la homologación de tipo CE ni la homologación de tipo nacional de un tipo nuevo de vehículo, ni tampoco la homologación de tipo CE de un tipo nuevo de componente o unidad técnica independiente, ni prohibir la matriculación, venta o puesta en servicio de un vehículo nuevo o la venta o puesta en servicio de un nuevo componente o una nueva unidad técnica independiente si el vehículo, componente o unidad técnica independiente en cuestión cumple los requisitos contemplados en el presente Reglamento.

Artículo 12

Sanciones

1. Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de lo dispuesto en el presente Reglamento cometidas por los fabricantes y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión en un plazo máximo de dieciocho meses a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento y le comunicarán sin demora cualquier modificación posterior de las mismas.
2. Los tipos de infracciones sometidas a sanción incluirán:
 - a) la formulación de declaraciones falsas durante los procedimientos de homologación o los procedimientos encaminados a una recuperación;
 - b) la falsificación de los resultados de los ensayos de homologación de tipo;
 - c) la omisión de datos o especificaciones técnicas que pueden entrañar una recuperación o retirada de la homologación de tipo.

Capítulo IV

Disposiciones finales

Artículo 13

Medidas de aplicación

1. Se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 40, apartado 2, de la Directiva 2007/46/CE las medidas encaminadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, relativas a procedimientos, ensayos y requisitos específicos de homologación de tipo en relación con lo dispuesto en los artículos 5 a 10 y en el anexo I. Dichas medidas incluirán una definición más precisa de las características que debe cumplir un neumático para ser definido como «neumático todoterreno profesional».
2. En tanto en cuanto que las medidas adoptadas con arreglo al apartado 1 se refieran a la modificación de los límites relativos a la resistencia a la rodadura y al ruido de rodadura de los neumáticos establecidos en el anexo I, partes B y C como resultado de los cambios en los procedimientos de ensayo, éstas se establecerán sin reducir el nivel actual de protección del medio ambiente.

Artículo 14

Modificaciones de la Directiva 2007/46/CE

Los anexos IV, VI y XI de la Directiva 2007/46/CE quedan modificados de conformidad con lo dispuesto en el anexo II del presente Reglamento.

Artículo 15

Derogación

1. Con efecto a partir del 29 de octubre de 2014, quedan derogadas las Directivas 70/221/CEE, 70/222/CEE, 70/311/CEE, 70/387/CEE, 70/388/CEE, 71/320/CEE, 72/245/CEE, 74/60/CEE, 74/61/CEE, 74/297/CEE, 74/408/CEE, 74/483/CEE, 75/443/CEE, 76/114/CEE, 76/115/CEE, 76/756/CEE, 76/757/CEE, 76/758/CEE, 76/759/CEE, 76/760/CEE, 76/761/CEE, 76/762/CEE, 77/389/CEE, 77/538/CEE, 77/539/CEE, 77/540/CEE, 77/541/CEE, 77/649/CEE, 78/316/CEE, 78/317/CEE, 78/318/CEE, 78/549/CEE, 78/932/CEE, 89/297/CEE, 91/226/CEE, 92/21/CEE, 92/22/CEE, 92/24/CEE, 92/114/CEE, 94/20/CE, 95/28/CE, 96/27/CE, 96/79/CE, 97/27/CE, 98/91/CE, 2000/40/CE, 2001/56/CE, 2001/85/CE y 2003/97/CE.
2. Queda derogada la Directiva 92/23/CEE con efecto a partir del 29 de octubre de 2018.
3. Las referencias a las Directivas derogadas se entenderán hechas al presente Reglamento.

Artículo 16

Entrada en vigor

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

Será aplicable a partir del [29 de octubre de 2012].

No obstante, serán aplicables a partir de la fecha de entrada en vigor el artículo 5, apartado 3, el artículo 6, apartado 6, el artículo 10, apartado 3, el artículo 11, apartado 10, el artículo 13, y el anexo II, punto 1, letra a), inciso iii), punto 1, letra b), inciso iii), punto 1, letra b), inciso iv), punto 2, letra c), punto 3, letra a) inciso iii), punto 3, letra b), inciso iii), punto 3, letra c) inciso iii), punto 3, letra d), inciso iii), punto 3, letra e), inciso iii), y punto 3, letra f), inciso i). Serán aplicables a partir del 29 de octubre de 2014 el anexo II, punto 1, letra a), inciso i), punto 1, letra b), inciso i), punto 2, letra a), punto 3, letra a), inciso i), punto 3, letra b), inciso i), punto 3, letra c), inciso i), punto 3, letra d), inciso i), punto 3, letra e), inciso i) y punto 3, letra f), inciso ii). Serán aplicables a partir del 29 de octubre de 2018 el anexo II, punto 1, letra a), inciso ii), punto 1, letra b), inciso ii), punto 2, letra b), punto 3, letra a), inciso ii), punto 3, letra b), inciso ii), punto 3, letra c), inciso ii), punto 3, letra d), inciso ii), y punto 3, letra e), inciso ii).

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

Hecho en Bruselas, el [...]

Por el Parlamento Europeo
El presidente

Por el Consejo
El presidente

ANEXO I

Requisitos de los neumáticos relativos a la adherencia en superficie mojada, resistencia a la rodadura y ruido de rodadura

Parte A: requisitos relativos a la adherencia en superficie mojada

Los neumáticos de clase C1 reunirán los siguientes requisitos:

Categoría de utilización	Índice de adherencia en superficie mojada (G)
Neumático de invierno con un símbolo de velocidad («Q» o inferior, menos «H») que indica una velocidad máxima admisible no mayor de 160 km/h	$\geq 0,9$
Neumático de invierno con un símbolo de velocidad («R» y superior, más «H») que indica una velocidad máxima admisible mayor de 160 km/h	$\geq 1,0$
Neumático normal (tipo carretera)	$\geq 1,1$

Parte B: resistencia a la rodadura

Los valores máximos del coeficiente de resistencia a la rodadura para cada tipo de neumático, medido según la norma ISO 28580, no superarán los indicados a continuación:

Cuadro 1

Categoría de neumático	Valor máx. (kg/tonelada) <u>1ª fase</u>
C1	12
C2	10,5
C3	8,0

Cuadro 2

Categoría de neumático	Valor máx. (kg/tonelada) <u>2ª fase</u>
C1	10,5
C2	9

C3	6,5
----	-----

Parte C: ruido de rodadura

1. Los niveles de ruido determinados conforme al procedimiento especificado en las medidas de aplicación del presente Reglamento no superarán los límites previstos en los puntos 1.1 o 1.2. Los cuadros de los puntos 1.1 y 1.2 representan los valores medidos corregidos según la temperatura, excepto en el caso de los neumáticos C3, así como la tolerancia de los instrumentos y el redondeo al valor entero inferior más cercano.

- 1.1 Neumáticos de clase C1, con referencia a la anchura nominal de sección del neumático que ha sido sometido a ensayo:

Clase de neumático	Anchura nominal de sección (mm)	Límite en dB(A)
C1A	≤ 185	70
C1B	$> 185 \leq 215$	71
C1C	$> 215 \leq 245$	71
C1D	$> 245 \leq 275$	72
C1E	> 275	74

- 1.2 Neumáticos de clase C2 y C3, con referencia a la categoría de utilización de la gama de neumáticos:

Clase de neumático	Anchura nominal de sección (mm)	Límite en dB(A)
C2	Normal	72
	Neumáticos de tracción	73
C3	Normal	73
	Neumáticos de tracción	75

ANEXO II

Modificaciones de la Directiva 2007/46/CE

La Directiva 2007/46/CE queda modificada como sigue:

1. En el anexo IV, la parte I se modifica como sigue:

a) El cuadro se modifica como sigue:

- i) se suprimen los puntos 3 a 10, 12 a 38, 42 a 45 y 47 a 57;
- ii) se suprime el punto 46;
- iii) se añade el punto 63 siguiente:

Epígrafe	Asunto	Referencia del acto reglamentario	Referencia del Diario Oficial	Aplicable a									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Seguridad general	[(CE) n° .../... indíquese aquí el número del presente Reglamento]	[L .. de ..., p. ... indíquese la referencia al presente Reglamento]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) El apéndice se modifica como sigue:

- i) se suprimen los puntos 3 a 10, 12 a 37, 44, 45 y 50 a 54 del cuadro;
- ii) se suprime el punto 46 del cuadro;
- iii) se añade el punto 63 siguiente:

	Asunto	Referencia del acto reglamentario	Referencia del Diario Oficial	M ₁
63	Seguridad general	[(CE) n° .../... indíquese aquí el número del presente Reglamento]	[L .. de ..., p. ... indíquese la referencia al presente Reglamento]	A/P

- ii) En la leyenda se añade el texto siguiente:

A/P Este Reglamento es aplicable parcialmente. El ámbito de aplicación preciso se establece en las medidas de aplicación del Reglamento.

2. En el apéndice del anexo VI, el cuadro se modifica como sigue:

- a) se suprimen los puntos 3 a 10, 12 a 38, 42 a 45 y 47 a 57;
- b) se suprime el punto 46;
- c) se añade el punto 63 siguiente:

Asunto	Referencia del acto reglamentario	Referencia del Diario Oficial	Modificado por	Aplicable a las variantes
63. Seguridad general	[(CE) n° .../... indíquese aquí el número del presente Reglamento]	[L .. de ..., p. ... indíquese la referencia al presente Reglamento]		

3. El anexo XI queda modificado como sigue:

- a) en el apéndice 1, el cuadro se modifica como sigue:
 - i) se suprimen los puntos 3 a 10, 12 a 38, 44, 45 y 47 a 54;
 - ii) se suprime el punto 46;
 - iii) se añade el punto 63 siguiente:

Epí-grafe	Asunto	Referencia del acto reglamentario	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg	$M_1 > 2\,500$ (¹) kg	M_2	M_3
63	Seguridad general	[(CE) n° .../... indíquese aquí el número del presente Reglamento]	A/P	A/P	A/P	A/P

- b) en el apéndice 2, el cuadro se modifica como sigue:
 - i) se suprimen los puntos 3 a 10, 12 a 38, 42 a 45 y 47 a 57;
 - ii) se suprime el punto 46;

iii) se añade el punto 63 siguiente:

Epi-grafe	Asunto	Referencia del acto reglamentario	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Seguridad general	[(CE) n° .../... indíquese aquí el número del presente Reglamento]	A/P	A/P	A/P	A/P	A/P	A/P	A/P	A/P	A/P	A/P

c) en el apéndice 3, el cuadro se modifica como sigue:

- i) se suprimen los puntos 3 a 10, 12 a 37, 44, 45 y 50 a 54;
- ii) se suprime el punto 46;
- iii) se añade el punto 63 siguiente:

Epi-grafe	Asunto	Referencia del acto reglamentario	M ₁
63	Seguridad general	[(CE) n° .../... indíquese aquí el número del presente Reglamento]	A/P

d) en el apéndice 4, el cuadro se modifica como sigue:

- i) se suprimen los puntos 3 a 10, 13 a 36, 42 a 45 y 47 a 57;
- ii) se suprime el punto 46;
- iii) se añade el punto 63 siguiente:

Epi-grafe	Asunto	Referencia del acto reglamentario	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
63	Seguridad general	[(CE) n° .../... indíquese aquí el número del presente Reglamento]	A/P	A/P	A/P	A/P	A/P	A/P	A/P	A/P	A/P

e) en el apéndice 5, el cuadro se modifica como sigue:

- i) se suprimen los puntos 3 a 10, 12 a 36, 42 a 45 y 47 a 57;

ii) se suprime el punto 46;

iii) se añade el punto 58 siguiente:

Epígrafe	Asunto	Referencia del acto reglamentario	Grúas móviles de categoría N ₃
58	Seguridad general	[(CE) n° .../... <i>indíquese aquí el número del presente Reglamento</i>]	A/P

f) «Significado de las letras» se modifica como sigue:

i) se suprimen los puntos C, U, W₅, y W₆.

ii) Se añade el texto siguiente:

«A/P Este acto reglamentario es aplicable parcialmente. El ámbito de aplicación preciso se establece en las medidas de aplicación del Reglamento.».