

Edición
en lengua española

Legislación

Sumario

I *Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad*

- ★ **Directiva 2000/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 6 de junio de 2000 relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad** 1

- ★ **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/CEE** 9

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

DIRECTIVA 2000/30/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 6 de junio de 2000

relativa a las inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad

EL PARLAMENTO EUROPEO Y
EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

una inspección técnica efectuada por un organismo autorizado.

Visto el Tratado constitutivo la Comunidad Europea y, en particular, las letras c) y d) del apartado 1 de su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social⁽²⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) El aumento de la circulación por carretera supone para todos los Estados miembros problemas de naturaleza e importancia similares en materia de seguridad y medio ambiente.
- (2) En interés de la seguridad vial, la protección del medio ambiente y la competencia leal, los vehículos industriales sólo deberían utilizarse si se encuentran en un estado de mantenimiento de conformidad con la normativa técnica.
- (3) En virtud de la Directiva 96/96/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 1996, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas a la inspección técnica de los vehículos a motor y de sus remolques⁽⁴⁾, los vehículos industriales se someten cada año a

- (4) El artículo 4 de la Directiva 94/12/CE⁽⁵⁾ previó un enfoque multidireccional de los aspectos costes/eficacia de las medidas destinadas a reducir la contaminación provocada por los vehículos industriales. El programa europeo «Auto-oil I» incorporó este enfoque y proporcionó una evaluación objetiva del conjunto de las medidas más rentables en los ámbitos de la tecnología de vehículos, de la calidad de los carburantes, de la inspección y del mantenimiento así como de las medidas no técnicas, con el fin de reducir las emisiones producidas por los transportes por carretera.

- (5) Teniendo en cuenta el presente enfoque, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la Directiva 98/70/CE⁽⁶⁾ destinada a mejorar la calidad de los carburantes y con vistas a prever normas más estrictas respecto de las emisiones, la Directiva 98/69/CE⁽⁷⁾ para los vehículos particulares y los vehículos comerciales ligeros y la Directiva 1999/96/CE⁽⁸⁾ para los vehículos industriales.

⁽⁵⁾ Directiva 94/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de marzo de 1994, relativa a las medidas contra la contaminación del aire por las emisiones de los vehículos a motor que modifica la Directiva 70/220/CEE (DO L 100 de 19.4.1994, p. 42).

⁽⁶⁾ Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo (DO L 350 de 28.12.1998, p. 58).

⁽⁷⁾ Directiva 98/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo (DO L 350 de 28.12.1998, p. 1).

⁽⁸⁾ Directiva 1999/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 1999, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores diésel destinados a la propulsión de vehículos, y contra la emisión de gases contaminantes procedentes de motores de encendido por chispa alimentados con gas natural o gas licuado contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores diésel destinados a la propulsión de vehículos y por la que se modifica la Directiva 88/77/CE del Consejo (DO L 44 de 16.2.2000, p. 1).

⁽¹⁾ DO C 190 de 18.6.1998, p. 10 y DO C 116 de 26.4.2000, p. 7.

⁽²⁾ DO C 407 de 28.12.1998, p. 112.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 9 de febrero de 1999 (DO C 150 de 28.5.1999, p. 27) confirmado el 16 de septiembre de 1999, Posición común del Consejo de 2 de diciembre de 1999 (DO C 29 de 1.2.2000, p. 1) y Decisión del Parlamento Europeo de 14 de marzo de 2000 (no publicada aún en el Diario Oficial), Decisión del Consejo de 13 de abril de 2000.

⁽⁴⁾ DO L 46 de 17.2.1997, p. 1; Directiva modificada por la Directiva 1999/52/CE de la Comisión (DO L 142 de 5.6.1999, p. 26).

- (6) La presente Directiva sigue la misma línea, pero parece más eficaz, desde el punto de vista de la protección del medio ambiente, que no se proceda en esta fase al refuerzo de las normas relativas a la inspección técnica previstas por la Directiva 96/96/CE sino que se establezcan inspecciones técnicas en carretera para garantizar durante todo el año la aplicación de dicha Directiva.
- (7) Efectivamente, una inspección técnica anual resulta insuficiente para garantizar que los vehículos industriales cumplan la normativa técnica durante todo el año.
- (8) La realización eficaz de nuevas inspecciones técnicas selectivas en carretera constituye una medida importante y rentable para controlar el nivel de mantenimiento de los vehículos industriales en circulación.
- (9) Las inspecciones técnicas en carretera deben llevarse a cabo sin discriminación por motivos de nacionalidad del conductor o del país de matriculación o de puesta en circulación del vehículo industrial.
- (10) El método de selección de los vehículos industriales sometidos a inspección debería basarse en un enfoque selectivo, concediendo especial importancia a la determinación de los vehículos que aparentemente sean más susceptibles de un mal mantenimiento, mejorando así la eficacia de las inspecciones por parte de las autoridades y al mismo tiempo reduciendo al mínimo los costes y los retrasos causados a los conductores y a las empresas.
- (11) En caso de graves defectos del vehículo inspeccionado deberá poderse pedir a las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación o de puesta en circulación del vehículo que adopten medidas apropiadas e informen al Estado miembro solicitante sobre las posibles medidas de seguimiento adoptadas.
- (12) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva se adoptarán de conformidad con 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 Comisión⁽¹⁾.
- (13) Con arreglo al principio de subsidiariedad y al principio de proporcionalidad contemplados en el artículo 5 del Tratado, los objetivos de la acción prevista, es decir, el establecimiento de un régimen de inspecciones en carretera de los vehículos industriales que circulan en la Comunidad, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, debido a la dimensión de la

acción, a nivel comunitario; la presente Directiva no excede de lo necesario a tal fin,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

1. Con el fin de mejorar la seguridad vial y el medio ambiente, la presente Directiva tiene por objeto conseguir que los vehículos industriales que circulan en el territorio de los Estados miembros de la Comunidad respeten en mayor medida determinados requisitos técnicos establecidos por la Directiva 96/96/CE.
2. La presente Directiva define determinadas condiciones de realización de inspecciones técnicas en carretera para los vehículos industriales que circulan en el territorio de los Estados miembros de la Comunidad.
3. Sin perjuicio de la normativa comunitaria, las disposiciones de la presente Directiva no afectarán en modo alguno al derecho de los Estados miembros de efectuar inspecciones no incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, así como de inspeccionar otros aspectos del transporte por carretera, y en particular los relativos a los vehículos industriales. Por otra parte, nada impide a un Estado miembro que, en el contexto de inspecciones que no estén incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, controle los puntos enumerados en el anexo I en lugares que no sean la vía pública.

Artículo 2

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «vehículo industrial» los vehículos de motor pertenecientes a las categorías 1, 2 y 3 definidas en el anexo I de la Directiva 96/96/CE y sus remolques;
- b) «inspección técnica en carretera» la inspección técnica no anunciada por las autoridades, y por tanto inesperada, de un vehículo industrial que circule en el territorio de un Estado miembro, efectuada en la vía pública por las autoridades o bajo el control de las mismas;
- c) «inspección técnica»: el control de que el vehículo cumple la normativa técnica de acuerdo con lo previsto en el anexo II de la Directiva 96/96/CE.

Artículo 3

1. Los Estados miembros realizarán inspecciones técnicas en carretera suficientes para conseguir los objetivos contemplados en el artículo 1 con respecto a los vehículos industriales contemplados en la presente Directiva, teniendo en cuenta el régi-

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

men nacional aplicado a dichos vehículos en el marco de la Directiva 96/96/CE.

2. Las inspecciones técnicas en carretera se llevarán a cabo sin discriminación por motivos de nacionalidad del conductor o del país de matriculación o de puesta en circulación del vehículo industrial y teniendo en cuenta la necesidad de reducir al mínimo los costes y los retrasos ocasionados a los conductores y a las empresas.

Artículo 4

1. La inspección técnica en carretera comprende uno, dos o la totalidad de los elementos siguientes:

- a) una inspección visual del estado de mantenimiento del vehículo industrial, parado;
- b) un control del informe de inspección técnica en carretera contemplado en el artículo 5, establecido recientemente, o un control de la documentación que acredite la conformidad del vehículo a la reglamentación técnica aplicable y, en particular para los vehículos matriculados o puestos en circulación en un Estado miembro, del comprobante de que el vehículo industrial ha sido sometido a la inspección técnica obligatoria de acuerdo con la Directiva 96/96/CE;
- c) una inspección para detectar deficiencias de mantenimiento. Esta inspección se referirá a uno, varios o la totalidad de los puntos de control enumerados en la lista que figura en el punto 10 del anexo I.

2. La inspección de los dispositivos de frenado y de las emisiones de los tubos de escape se efectuará según las disposiciones establecidas en el anexo II.

3. El inspector, antes de proceder a inspeccionar los puntos enumerados en la lista que figura en el punto 10 del anexo I, tendrá en cuenta el último certificado de inspección técnica o un informe de inspección técnica en carretera establecido recientemente presentado(s), en su caso, por el conductor.

El inspector podrá tener en cuenta también cualquier otro certificado de seguridad expedido por un organismo autorizado, presentado, en su caso, por el conductor.

Cuando dichos certificados y/o el informe mencionados proporcionen la prueba de que en el transcurso de los tres últimos meses ya se ha efectuado una inspección sobre uno de los puntos enumerados en la lista que figura en el punto 10 del anexo I, este punto no volverá a controlarse, excepto si ello estuviere justificado, en particular, debido a un defecto o a una no conformidad manifiesta.

Artículo 5

1. El informe de la inspección técnica en carretera relativo a la inspección contemplada en la letra c) del apartado 1 del artículo 4 será establecido por la autoridad o el inspector que lo hubiere llevado a cabo. El modelo de este informe figura en el anexo I e incluirá en el punto 10 una lista de los puntos que hayan sido controlados. La autoridad o el inspector marcarán las casillas correspondientes. El informe deberá entregarse al conductor del vehículo industrial.

2. Si la autoridad o el inspector consideran que las deficiencias en el mantenimiento del vehículo industrial pueden constituir un riesgo para la seguridad que justifique, sobre todo en lo que se refiere al frenado, una inspección más precisa, podrá someterse al vehículo a una inspección más minuciosa en un centro de inspección cercano designado por el Estado miembro de acuerdo con el artículo 2 de la Directiva 96/96/CE.

La utilización de dicho vehículo podrá suspenderse hasta la reparación de los defectos peligrosos detectados si, bien en la inspección en carretera contemplada en el apartado 1 del artículo 4, bien en la inspección técnica más minuciosa contemplada en el párrafo primero del presente apartado, se evidencia que el vehículo industrial representa un riesgo importante para sus ocupantes o para los otros usuarios de la red de carreteras.

Artículo 6

A más tardar el 31 de marzo de cada dos años, los Estados miembros comunicarán a la Comisión los datos que hayan recogido durante los dos años precedentes sobre el número de vehículos industriales inspeccionados, clasificados por categoría conforme al punto 6 del anexo I y por país de matriculación, así como los puntos controlados y las deficiencias encontradas, conforme al punto 10 del anexo I.

La primera transmisión de datos abarcará el período de dos años que comienza el 1 de enero de 2003.

La Comisión transmitirá dichas informaciones al Parlamento Europeo.

Artículo 7

1. Los Estados miembros se asistirán mutuamente en la aplicación de la presente Directiva. Se comunicarán, en particular, los nombres de los servicios competentes para llevar a cabo las inspecciones así como de las personas que asuman la función de punto de contacto.

2. Las deficiencias graves de un vehículo industrial perteneciente a un no residente, especialmente las que hubieren causado la suspensión de la utilización, deberán denunciarse a las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación o de puesta en circulación del vehículo basándose en el modelo de informe de inspección que figura en el anexo I, sin perjuicio de que se proceda contra el infractor con arreglo a la norma-

tiva aplicable en el Estado miembro donde se haya comprobado la deficiencia.

Sin perjuicio de las disposiciones del artículo 5, las autoridades competentes del Estado miembro en el que se comprueba una deficiencia grave en un vehículo industrial perteneciente a un no residente podrán pedir a las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación o de puesta en circulación del vehículo la adopción de medidas apropiadas contra los infractores, como, por ejemplo, la presentación del vehículo a una nueva inspección técnica.

Las autoridades a las que se haya cursado la petición notificarán a las autoridades competentes del Estado miembro en que se hayan comprobado las deficiencias del vehículo industrial las medidas adoptadas, en su caso, contra el infractor.

Artículo 8

Las modificaciones necesarias para la adaptación del anexo I o para la adaptación al progreso técnico de las normas técnicas definidas en el anexo II se adoptarán según el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 9.

No obstante, dichas modificaciones no deberán suponer la ampliación del ámbito de aplicación de la presente Directiva.

Artículo 9

1. La Comisión estará asistida por el Comité para la adaptación al progreso técnico, creado en el artículo 8 de la Directiva 96/96/CE, denominado en lo sucesivo «el Comité».

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación lo dispuesto en los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en el artículo 8 de la misma.

El plazo previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE será de tres meses.

3. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 10

Los Estados miembros establecerán un régimen de sanciones que se aplicará cuando el conductor o el empresario no respeten los requisitos técnicos controlados teniendo en cuenta la presente Directiva.

Tomarán todas las medidas necesarias para garantizar la aplicación de dichas sanciones. Estas sanciones deberán ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 11

La Comisión presentará al Consejo, a más tardar un año después de haber recibido de los Estados miembros los datos que figuran en el artículo 6, un informe sobre la aplicación de la presente Directiva acompañado de un resumen de los resultados obtenidos.

El primer informe abarcará el período de dos años que comienza el 1 de enero de 2003.

Artículo 12

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del 10 de agosto de 2002.

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

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 13

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 14

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el 6 de junio de 2000.

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta

N. FONTAINE

Por el Consejo

El Presidente

E. FERRO RODRIGUES

ANEXO I

MODELO DE INFORME DE INSPECCIÓN TÉCNICA EN CARRETERA QUE INCLUYE UNA LISTA DE LOS PUNTOS OBJETO DE CONTROL**(Directiva 2000/30/CE)**

1. Lugar de la inspección
2. Fecha
3. Hora
4. Signo distintivo del país y número de matriculación del vehículo
5. Signo distintivo del país y número de matriculación del remolque o semirremolque
6. Categoría del vehículo
- | | |
|---|--|
| a) <input type="checkbox"/> Camión ligero (3,5-12 toneladas) ⁽¹⁾ | e) <input type="checkbox"/> Camión pesado (más de 12 toneladas) ⁽⁵⁾ |
| b) <input type="checkbox"/> Remolque ⁽²⁾ | f) <input type="checkbox"/> Semirremolque ⁽⁶⁾ |
| c) <input type="checkbox"/> Tren de carretera ⁽³⁾ | g) <input type="checkbox"/> Vehículo articulado ⁽⁷⁾ |
| d) <input type="checkbox"/> Autobús o autocar ⁽⁴⁾ | |
7. Empresa que efectúa el transporte y dirección
8. Nacionalidad
9. Conductor

⁽¹⁾ Vehículo de motor destinado al transporte de mercancías, con al menos ruedas y un peso máximo que sobrepase las 3,5 toneladas pero que no supere las 12 toneladas (categoría N2).

⁽²⁾ Todo vehículo destinado a ser acoplado a un vehículo de motor, excepto los semirremolques, y que en virtud de su diseño y su instalación, esté destinado al transporte de mercancías: remolques con una masa máxima superior a 3,5 toneladas, pero que no sobrepase 10 toneladas (categoría O3); remolques con una masa máxima que sobrepase las 10 toneladas (categoría O4).

⁽³⁾ Vehículo de motor destinado al transporte de mercancías, con una masa máxima superior a 3,5 toneladas (categorías N2, N3) acoplado a un remolque (categorías O3 y O4).

⁽⁴⁾ Vehículo de motor destinado al transporte de personas, con al menos cuatro ruedas y con más de ocho asientos, además del asiento del conductor (categorías M2 y M3).

⁽⁵⁾ Vehículos de motor destinados al transporte de mercancías que tengan por lo menos cuatro ruedas, con una masa máxima superior a 12 toneladas (categoría N3).

⁽⁶⁾ Todo vehículo destinado a ser acoplado a un vehículo de motor de tal manera que una parte de este semirremolque repose sobre el vehículo de motor y que una parte sustancial de su peso o del peso de su carga sea soportada por dicho vehículo y que, por su concepción y su disposición, esté destinado al transporte de mercancías (categorías O3 y O4).

⁽⁷⁾ Vehículo tractor destinado a ser acoplado a un semirremolque.

10. Puntos controlados:

	Controlados	No controlados	No conformes
a) Dispositivo de frenado y componentes del dispositivo de frenado ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b) Sistema de escape ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c) Opacidad del humo (diésel) ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d) Emisiones gaseosas [gasolina, gas natural o gas licuado de petróleo (GLP)] ⁽¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e) Sistema de dirección	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f) Luces, dispositivos de alumbrado y de señalización	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g) Ruedas y neumáticos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h) Suspensión (defectos visibles)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i) Chasis (defectos visibles)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
j) Tacógrafo (instalación)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
k) Dispositivo de limitación de velocidad (instalación)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l) Fugas del carburante o del lubricante	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

11. Resultados de la inspección:

Suspensión de la utilización del vehículo que presenta deficiencias graves

12. Varios/observaciones

13. Autoridad/agente o inspector que ha efectuado la inspección

Firma de la autoridad, agente o inspector que ha efectuado la inspección.

(1) Estos puntos son objeto de pruebas y controles específicos según las disposiciones establecidas en el anexo II de la Directiva 2000/30/CE.

ANEXO II

MODALIDADES RELATIVAS A LAS PRUEBAS Y/O A LAS INSPECCIONES DE LOS DISPOSITIVOS DE FRENADO Y LAS EMISIONES DE GASES DE ESCAPE**1. Condiciones específicas para los dispositivos de frenado**

Se exige que cada parte del sistema de frenado y sus sistemas de accionamiento estén en perfecto estado de marcha y correctamente regulados.

Los frenos del vehículo deben ejercer las funciones de frenado siguientes:

- a) para los vehículos de motor y sus remolques y semirremolques, un freno de servicio capaz de desacelerar el vehículo y detenerlo de manera segura, rápida y eficaz, independientemente de sus condiciones de carga y de la pendiente de la vía por la que circula;
- b) para los vehículos de motor y sus remolques y semirremolques, un freno de estacionamiento capaz de mantener el vehículo detenido, independientemente de su carga y de la pendiente de la carretera.

2. Condiciones específicas para las emisiones de gases de escape**2.1. Vehículos equipados con motores de encendido por chispa (gasolina)**

- a) Cuando las emisiones no estén reguladas por un sistema avanzado de control de emisiones tal como un catalizador de tres vías y sonda lambda:
 - 1) Inspección visual del sistema de escape a fin de comprobar que no presenta fugas.
 - 2) Cuando proceda, inspección visual del sistema de control de las emisiones, a fin de comprobar que el vehículo esté dotado del equipamiento requerido.
 - 3) Tras un período razonable de calentamiento del motor (siguiendo las recomendaciones del fabricante), se medirá el contenido de monóxido de carbono (CO) de los gases de escape con el motor al ralentí (en vacío).

El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape no deberá exceder los valores siguientes:

- 4,5% vol para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez entre la fecha fijada por los Estados miembros a partir de la cual estos vehículos deben cumplir la Directiva 70/220/CEE⁽¹⁾ y el 1 de octubre de 1986,
- 3,5% vol para los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez después del 1 de octubre de 1986.

- b) Cuando las emisiones estén reguladas por un sistema avanzado de control tal como un catalizador de tres vías y sonda lambda:
 - 1) Inspección visual del sistema de escape, a fin de comprobar que no presenta fugas y que todos los componentes estén íntegros.
 - 2) Inspección visual del sistema de control de las emisiones, a fin de comprobar que el vehículo esté dotado del equipamiento requerido.
 - 3) Determinación de la eficacia del sistema de control de las emisiones mediante medición del valor lambda y el contenido de CO en los gases de escape de acuerdo con las disposiciones del punto 4.

⁽¹⁾ Directiva 70/220/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros en materia de medidas que deben adoptarse contra la contaminación del aire causada por los gases procedentes de los motores de explosión con los que están equipados los vehículos a motor (DO L 76 de 6.4.1970, p. 1); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 1999/102/CE de la Comisión (DO L 334 de 28.12.1999, p. 43).

- 4) Emisiones a la salida del tubo de escape: valores límite
- Medición con el motor al ralentí:
El contenido máximo autorizado de CO en los gases de escape no deberá exceder del 0,5% vol.
 - Medición al ralentí acelerado, la velocidad del motor (desembragado) debe ser al menos igual a $2\,000\text{ minL}^{-1}\text{K}$:
Contenido de CO: máximo 0,3% vol.
Lambda: $1 \pm 0,03$, o según las especificaciones del fabricante.

2.2. Vehículos equipados con motores de encendido por compresión (diésel)

Medida de la opacidad de los gases de escape en aceleración libre (motor desembragado, de la velocidad de ralentí a la velocidad de desconexión). El nivel de concentración no debe superar con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 72/306/CEE⁽¹⁾ los valores límite siguientes del coeficiente de absorción:

- motores diésel de aspiración natural: $2,5\text{ mL}^{-1}\text{K}$,
- motores diésel con turbocompresor: $3,0\text{ mL}^{-1}\text{K}$,

o valores equivalentes, si se utiliza otro tipo de equipo distinto al que responde a estos requisitos.

Estas disposiciones no serán aplicables a los vehículos matriculados o puestos en circulación por primera vez antes del 1 de enero de 1980.

2.3. Equipo de control

Las emisiones de los vehículos se controlarán mediante un equipo que permita determinar de manera precisa el cumplimiento de los valores límite prescritos o indicados por el fabricante.

⁽¹⁾ Directiva 72/306/CEE del Consejo, de 2 de agosto de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra las emisiones de contaminantes procedentes de los motores diésel destinados a la propulsión de vehículos (DO L 190 de 20.8.1972, p. 1); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 97/20/CE de la Comisión (DO L 125 de 16.5.1997, p. 2).

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/CEE**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y
EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) Mediante la Decisión 97/836/CE⁽⁴⁾, el Consejo, con el dictamen conforme del Parlamento Europeo, autorizó a la Comunidad Europea a adherirse al Acuerdo de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) para la aprobación de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas, sus equipos y partes, así como a las condiciones del reconocimiento recíproco de las homologaciones expedidas sobre la base de dichas prescripciones, celebrado en Ginebra el 20 de marzo de 1958, en su versión revisada el 16 de octubre de 1995.
- (2) Al adherirse a dicho Acuerdo, la Comunidad suscribió una lista definida de reglamentos establecidos de conformidad con dicho Acuerdo. En esa lista se incluye el Reglamento n° 93 de la CEPE⁽⁵⁾.
- (3) A fin de reducir el número de víctimas de accidentes de circulación en Europa, es necesario introducir inmediatamente en el procedimiento de homologación CE creado

por la Directiva 70/156/CEE del Consejo⁽⁶⁾ las medidas establecidas por el Reglamento n° 93 de la CEPE, de manera que aumente la protección de los ocupantes de los vehículos de turismo y las furgonetas ligeras en caso de colisión con la parte delantera de los vehículos industriales y se autorice a los fabricantes de dispositivos de protección y de vehículos equipados con los mismos a obtener la homologación CE si cumplen los requisitos de dicho Reglamento.

- (4) Con arreglo al principio de subsidiariedad y al principio de proporcionalidad mencionados en el artículo 5 del Tratado, los objetivos de la presente Directiva no pueden llevarse a cabo de manera suficiente por los Estados miembros, dada la amplitud y alcance de la acción propuesta en el sector correspondiente y por consiguiente pueden lograrse mejor a nivel comunitario. La presente Directiva no excede de lo que resulta necesario para alcanzar su objetivo, es decir, la homologación CE.
- (5) La presente Directiva es una de las Directivas particulares que deben observarse para conformarse con el procedimiento de homologación CE. Por lo tanto, las disposiciones establecidas en la Directiva 70/156/CEE referentes a vehículos sistemas, componentes y unidades técnicas independientes de los vehículos deben aplicarse a la presente Directiva.
- (6) Dado el gran número de accidentes de tráfico en los que están implicados vehículos industriales de masa superior a 3,5 toneladas, y para aumentar en consecuencia la seguridad vial, conviene que las disposiciones relativas a dichos vehículos se hagan obligatorias mediante la presente Directiva antes de que se haya completado la homologación CE para esa categoría de vehículos.
- (7) Debe modificarse en consecuencia la Directiva 70/156/CEE,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

⁽¹⁾ DO C 89 de 30.3.1999, p. 11.

⁽²⁾ DO C 209 de 22.7.1999, p. 8.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 27 de octubre de 1999 (DO C 154 de 5.6.2000, p. 50), Posición común del Consejo de 27 de marzo de 2000 (DO C 178 de 27.6.2000, p. 1) y Decisión del Parlamento Europeo de 17 de mayo de 2000.

⁽⁴⁾ DO L 346 de 17.12.1997, p. 78.

⁽⁵⁾ Documento E/ECE/324.

⁽⁶⁾ DO L 42 de 23.2.1970, p. 1; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 98/91/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 11 de 16.1.1999, p. 25).

- a) «vehículo» todo vehículo de motor tal y como se define en la sección A del anexo II de la Directiva 70/156/CEE;
- b) «dispositivo de protección delantera contra el empotramiento» un dispositivo de protección delantera contra el empotramiento destinado a formar parte de un vehículo y que pueda homologarse como unidad técnica independiente de conformidad con el artículo 2 de la Directiva 70/156/CEE.

Artículo 2

1. A partir del 10 de agosto de 2001 o, si la publicación a que se refiere el artículo 3 se retrasa a una fecha posterior al 10 de febrero de 2001, seis meses después de la fecha de dicha publicación, los Estados miembros no podrán, por motivos relacionados con la protección delantera contra el empotramiento de un vehículo:

- a) denegar a un tipo de vehículo o a un tipo de dispositivo de protección delantera contra el empotramiento (unidad técnica independiente) la concesión de la homologación CE ni la nacional, ni
- b) prohibir la matriculación, la venta o la puesta en circulación de los vehículos ni la venta o la entrada en servicio de los dispositivos de protección delantera contra el empotramiento (unidades técnicas independientes),

si los vehículos o unidades técnicas independientes cumplen los requisitos de la presente Directiva.

2. A partir del 10 de agosto de 2003, los Estados miembros:

- a) cesarán de conceder la homologación CE o la homologación nacional a un tipo de vehículo o a un tipo de dispositivo de protección delantera contra el empotramiento, en tanto que unidad técnica independiente, y
- b) denegarán la matriculación, la venta y la puesta en circulación de los vehículos nuevos o la venta y la entrada en servicio de los dispositivos nuevos de protección delantera contra el empotramiento, en tanto que unidades técnicas independientes,

por motivos relacionados con la protección delantera contra el empotramiento, si no se cumplen los requisitos de la presente Directiva.

3. Las disposiciones administrativas correspondientes a la homologación CE se determinan en el anexo I.

El ámbito de aplicación de la presente Directiva, así como los requisitos técnicos para obtener la homologación CE, se detallan en el anexo II.

Artículo 3

El Reglamento nº 93 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa se publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* antes del 10 de febrero de 2001.

Artículo 4

La Directiva 70/156/CEE quedará modificada de la manera siguiente:

1) el anexo I quedará modificado como sigue:

a) el punto 2.3.4 se sustituirá por el texto siguiente:

«2.3.4. Anchura del eje delantero (medida entre los bordes exteriores de los neumáticos, exceptuada la dilatación del neumático por el contacto con el suelo): ...»;

b) se insertarán los puntos siguientes:

«9.22. Protección delantera contra el empotramiento

9.22.1. Plano de las partes del vehículo esenciales para la protección delantera contra el empotramiento, es decir, plano del vehículo o bastidor en el que aparezca la posición y el montaje del eje delantero más ancho, plano del montaje o de los accesorios de la protección delantera contra el empotramiento. Si la protección delantera contra el empotramiento no consiste en un dispositivo especial, el plano ha de mostrar claramente que se cumplen las dimensiones obligatorias: ...

9.22.2. Si la protección delantera contra el empotramiento consiste en un dispositivo especial, adjúntese una descripción completa o planos del mismo (incluidos los elementos de montaje y accesorios) o bien, si se ha obtenido la homologación como unidad técnica independiente, el número de homologación: ...»;

2) el anexo IV quedará modificado como sigue:

a) en la parte I, en el cuadro, se añadirá el punto siguiente:

Asunto	Número de Directiva	Referencia del Diario Oficial	Aplicable												
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄			
«57. Protección delantera contra el empotramiento	2000/40/CE	L 203 de 10.8.2000, p. 9						X	X						

b) en la parte II, en el cuadro, se añadirá el punto siguiente:

Asunto	Nº del Reglamento de base	Serie de enmiendas	Suplemento	Corrigéndum
«57. Protección delantera contra el empotramiento	93	—	—	—»

Artículo 5

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva antes del 10 de agosto de 2001. No obstante, si la publicación a que se refiere el artículo 3 se retrasa a una fecha posterior al 10 de febrero de 2001, los Estados miembros cumplirán con esta obligación seis meses después de dicha publicación. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Los Estados miembros aplicarán estas disposiciones a partir del 10 de agosto de 2001 o, si la publicación a que se refiere el artículo 3 se retrasa a una fecha posterior al 10 de febrero de 2001, seis meses después de dicha publicación.

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

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 6

La presente Directiva entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 7

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el 26 de junio de 2000.

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta

N. FONTAINE

Por el Consejo

El Presidente

J. COELHO

LISTA DE ANEXOS

- ANEXO I: Disposiciones administrativas sobre la homologación CE
- Apéndice 1: Ficha de características relativa a la homologación CE de un dispositivo de protección delantera contra el empotramiento como unidad técnica independiente
 - Apéndice 2: Ficha de características relativa a la homologación CE de la instalación en un tipo de vehículo de los dispositivos de protección delantera contra el empotramiento que hayan sido homologados como unidades técnicas independientes
 - Apéndice 3: Ficha de características relativa a la homologación CE de un tipo de vehículo por lo que se refiere a su protección delantera contra el empotramiento
 - Apéndice 4: Certificado de homologación CE de un tipo de dispositivo de protección delantera contra el empotramiento como unidad técnica independiente
 - Apéndice 5: Certificado de homologación CE de la instalación en un tipo de vehículo de los dispositivos de protección delantera contra el empotramiento que hayan sido homologados como unidades técnicas independientes
 - Apéndice 6: Certificado de homologación CE de un tipo de vehículo por lo que se refiere a su protección delantera contra el empotramiento
 - Apéndice 7: Modelo de marca de homologación CE
- ANEXO II: Ámbito de aplicación y requisitos técnicos
-

ANEXO I

DISPOSICIONES ADMINISTRATIVAS SOBRE LA HOMOLOGACIÓN CE

1. SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN
 - 1.1. Solicitud de homologación CE de un dispositivo de protección delantera contra el empotramiento como unidad técnica independiente.
 - 1.1.1. De conformidad con el apartado 4 del artículo 3 de la Directiva 70/156/CEE, la solicitud de homologación CE de un tipo de dispositivo de protección delantera contra el empotramiento, considerado una unidad técnica independiente con arreglo a la definición del artículo 2 de la Directiva 70/156/CEE, será presentada por el fabricante del dispositivo de protección delantera contra el empotramiento.
 - 1.1.2. El modelo de la ficha de características figura en el apéndice 1.
 - 1.1.3. Se entregará una muestra representativa del tipo de dispositivo que se quiere homologar al servicio técnico responsable de los ensayos de homologación. Dicho servicio podrá, si lo considera necesario, solicitar otra muestra. Las muestras se marcarán de forma clara e indeleble con la denominación comercial o la marca de los solicitantes y la designación del tipo.
 - 1.2. Solicitud de homologación CE de la instalación en un tipo de vehículo de dispositivos de protección delantera contra el empotramiento que hayan sido homologados como unidades técnicas independientes.
 - 1.2.1. De conformidad con el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 70/156/CEE, la solicitud de homologación CE será presentada por el fabricante del vehículo.
 - 1.2.2. El modelo de la ficha de características figura en el apéndice 2.
 - 1.2.3. Se entregará un vehículo representativo del tipo que se quiere homologar, así como un dispositivo de protección delantera contra el empotramiento para la instalación que haya sido homologado como unidad técnica independiente, al servicio técnico responsable de los ensayos de homologación.
 - 1.3. Solicitud de homologación CE de la protección delantera de un tipo de vehículo contra el empotramiento.
 - 1.3.1. De conformidad con el apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 70/156/CEE, la solicitud de homologación CE será presentada por el fabricante del vehículo.
 - 1.3.2. El modelo de la ficha de características figura en el apéndice 3.
 - 1.3.3. Se entregará un vehículo representativo del tipo que se quiere homologar al servicio técnico responsable de los ensayos de homologación.
2. CONCESIÓN DE LA HOMOLOGACIÓN CE
 - 2.1. Si se cumplen los requisitos pertinentes, se concederá la homologación CE con arreglo al apartado 3 o al apartado 4 del artículo 4, si procede, de la Directiva 70/156/CEE.
 - 2.2. El modelo del certificado de homologación CE figura en:
 - 2.2.1. El apéndice 4 para un dispositivo de protección delantera contra el empotramiento como unidad técnica independiente.

- 2.2.2. El apéndice 5 para la instalación en un tipo de vehículo de un dispositivo de protección delantera contra el empujamiento que haya sido homologado como unidad técnica independiente.
- 2.2.3. El apéndice 6 para la protección delantera de un tipo de vehículo contra el empujamiento.
- 2.3. De conformidad con el anexo VII de la Directiva 70/156/CEE, se asignará un número de homologación a cada tipo de dispositivo de protección delantera contra el empujamiento o a cada tipo de vehículo homologado. Un mismo Estado miembro no podrá asignar idéntico número a dos tipos de dispositivo de protección delantera contra el empujamiento o a tipos de vehículo diferentes.

3. MARCADO DE HOMOLOGACIÓN CE PARA UNIDADES TÉCNICAS INDEPENDIENTES

- 3.1. Todo dispositivo de protección delantera contra el empujamiento conforme con el tipo homologado en aplicación de la presente Directiva como unidad técnica independiente deberá llevar la marca de homologación CE.
- 3.2. Dicha marca consistirá en la letra minúscula «e» dentro de un rectángulo seguida del número distintivo que identifica al Estado miembro emisor de la homologación:

1	para Alemania	12	para Austria
2	para Francia	13	para Luxemburgo
3	para Italia	17	para Finlandia
4	para los Países Bajos	18	para Dinamarca
5	para Suecia	21	para Portugal
6	para Bélgica	23	para Grecia
9	para España	24	para Irlanda.
11	para el Reino Unido		

Cerca del rectángulo figurará el «número de homologación de base» incluido en la sección 4 del número de homologación a que se refiere el anexo VII de la Directiva 70/156/CEE, precedido por las dos cifras que indican el número de la última modificación técnica importante de la Directiva 2000/40/CE en la fecha en que se concedió la homologación CE. En el caso de la presente Directiva ese número es 00.

- 3.3. La marca de homologación CE deberá colocarse en el dispositivo de protección delantera contra el empujamiento de forma que sea indeleble y fácilmente legible incluso cuando el dispositivo esté instalado en un vehículo.
- 3.4. En el apéndice 7 aparece un ejemplo de la marca de homologación CE.

4. MODIFICACIÓN DEL TIPO O DE LA HOMOLOGACIÓN

- 4.1. En caso de modificarse un tipo de vehículo homologado con arreglo a la presente Directiva, se aplicarán las disposiciones del artículo 5 de la Directiva 70/156/CEE.

5. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

- 5.1. Se tomarán medidas para garantizar la conformidad de la producción con arreglo a lo dispuesto en el artículo 10 de la Directiva 70/156/CEE.

Apéndice 1

FICHA DE CARACTERÍSTICAS Nº ...

relativa a la homologación CE de un dispositivo de protección delantera contra el empotramiento como unidad técnica independiente

[Directiva 2000/40/CE, cuya última modificación la constituye la Directiva .../.../CE]

Si procede aportar la información que figura a continuación, ésta se presentará por triplicado e irá acompañada de una lista de los elementos incluidos. Los planos, en su caso, se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados y en formato A4 o doblados de forma que se ajusten a dicho formato. Las fotografías, si las hubiere, serán suficientemente detalladas.

Cuando los equipos, componentes o unidades técnicas independientes dispongan de mandos electrónicos, se deberá facilitar la información correspondiente relativa a su funcionamiento.

0. GENERALIDADES
- 0.1. Marca (razón social):
- 0.2. Tipo:
- 0.5. Nombre y dirección del fabricante:
- 0.7. Cuando se trate de elementos o unidades técnicas independientes, emplazamiento y forma de colocación de la marca de homologación CE:
- 0.8. Dirección(es) de la(s) planta(s) de montaje:
1. CONSTITUCIÓN GENERAL DEL VEHÍCULO
- en el que está prevista la instalación del dispositivo en la medida en que esté relacionada con la protección delantera contra el empotramiento
- 1.1. Tipo de vehículo y categoría⁽¹⁾ (si procede):
- 1.2. Masa máxima en carga técnicamente autorizada:
2. CONSTITUCIÓN GENERAL DEL DISPOSITIVO
- 2.1. Descripción completa y/o planos del dispositivo de protección delantera contra el empotramiento (incluidos los elementos de montaje y accesorios):
- 2.2. Restricciones de empleo y especificaciones de montaje (en su caso):
- 2.3. Posición de los puntos de aplicación de las fuerzas de ensayo en el dispositivo:

Fecha, expediente

(¹) Tal como se define en la sección A del anexo II de la Directiva 70/156/CEE.

Apéndice 2

FICHA DE CARACTERÍSTICAS Nº ...

de conformidad con el anexo I de la Directiva 70/156/CEE del Consejo ⁽¹⁾, relativa a la homologación CE de la instalación en un tipo de vehículo de los dispositivos de protección delantera contra el empotramiento que hayan sido homologados como unidades técnicas independientes

[Directiva 2000/40/CE, cuya última modificación la constituye la Directiva .../.../CE]

Si procede aportar la información que figura a continuación, ésta se presentará por triplicado e irá acompañada de una lista de los elementos incluidos. Los planos, en su caso, se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados y en formato A4 o doblados de forma que se ajusten a dicho formato. Las fotografías, si las hubiere, serán suficientemente detalladas.

Si los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes tienen funciones controladas electrónicamente, se suministrará información relativa a sus prestaciones.

- 0. GENERALIDADES
 - 0.1. Marca (razón social):
 - 0.2. Tipo:
 - 0.2.1. Nombre comercial (en su caso):
 - 0.3. Medio de identificación del tipo de vehículo, si está marcado en éste ^(b):
 - 0.3.1. Emplazamiento de estas marcas:
 - 0.4. Categoría de vehículo ^(c):
 - 0.5. Nombre y dirección del fabricante:
 - 0.8. Dirección(es) de la(s) planta(s) de montaje:
- 1. CONSTITUCIÓN GENERAL DEL VEHÍCULO
 - 1.1. Fotografías y/o planos de un vehículo tipo:
- 2. MASAS Y DIMENSIONES ^(e)
(en kg y en mm) (si fuera pertinente, hágase referencia a los planos)
 - 2.3.4. Anchura del eje delantero (medida entre los bordes exteriores de los neumáticos, exceptuada la dilatación del neumático por el contacto con el suelo):
 - 2.8. Masa máxima en carga técnicamente autorizada declarada por el fabricante (y) (máximo y mínimo de cada versión):

⁽¹⁾ Los puntos y las notas a pie de página utilizados en esta ficha de características corresponden a los del anexo I de la Directiva 70/156/CEE. Se omiten los puntos no pertinentes para los fines de la presente Directiva.

9. CARROCERÍA
- 9.1. Tipo de carrocería:
- 9.2. Materiales utilizados y método de fabricación:
- 9.22. Protección delantera contra el empotramiento
- 9.22.1. Plano de las partes del vehículo esenciales para la protección delantera contra el empotramiento, es decir, plano del vehículo o bastidor en el que aparezca la posición y el montaje del eje delantero más ancho, plano del montaje o de los accesorios de la protección delantera contra el empotramiento. Si la protección delantera contra el empotramiento no consiste en un dispositivo especial, el plano ha de mostrar claramente que se cumplen las dimensiones obligatorias:
- 9.22.2. Si la protección delantera contra el empotramiento consiste en un dispositivo especial, adjúntese una descripción completa o planos del mismo (incluidos los elementos de montaje y accesorios) o bien, si se ha obtenido la homologación como unidad técnica independiente, el número de homologación:

Fecha, expediente

Apéndice 3

FICHA DE CARACTERÍSTICAS Nº ...

de conformidad con el anexo I de la Directiva 70/156/CEE del Consejo ⁽¹⁾ relativa a la homologación CE de un tipo de vehículo por lo que se refiere a su protección delantera contra el empujamiento

[Directiva 2000/40/CE, cuya última modificación la constituye la Directiva .../.../CE]

Si procede aportar la información que figura a continuación, ésta se presentará por triplicado e irá acompañada de una lista de los elementos incluidos. Los planos, en su caso, se presentarán a la escala adecuada, suficientemente detallados y en formato A4 o doblados de forma que se ajusten a dicho formato. Las fotografías, si las hubiere, serán suficientemente detalladas.

Si los sistemas, componentes o unidades técnicas independientes tienen funciones controladas electrónicamente, se suministrará información relativa a sus prestaciones.

0. GENERALIDADES
- 0.1. Marca (razón social):
- 0.2. Tipo:
- 0.2.1. Nombre comercial (en su caso):
- 0.3. Medio de identificación del tipo de vehículo, si está marcado en éste ^(b):
- 0.3.1. Emplazamiento de estas marcas:
- 0.4. Categoría de vehículo ^(c):
- 0.5. Nombre y dirección del fabricante:
- 0.8. Dirección(es) de la(s) planta(s) de montaje:
1. CONSTITUCIÓN GENERAL DEL VEHÍCULO
- 1.1. Fotografías y/o planos de un vehículo tipo:
2. MASAS Y DIMENSIONES ^(e)
(en kg y en mm) (si fuera pertinente, hágase referencia a los planos)
- 2.3.4. Anchura del eje delantero (medida entre los bordes exteriores de los neumáticos, exceptuada la dilatación del neumático por el contacto con el suelo):
- 2.8. Masa máxima en carga técnicamente autorizada declarada por el fabricante ^(v) (máximo y mínimo de cada variante):

⁽¹⁾ Los puntos y las notas a pie de página utilizados en esta ficha de características corresponden a los del anexo I de la Directiva 70/156/CEE. Se omiten los puntos no pertinentes para los fines de la presente Directiva.

9. CARROCERÍA
- 9.1. Tipo de carrocería:
- 9.2. Materiales utilizados y método de fabricación:
- 9.22. Protección delantera contra el empotramiento
- 9.22.1. Plano de las partes del vehículo esenciales para la protección delantera contra el empotramiento, es decir, plano del vehículo o bastidor en el que aparezca la posición y el montaje del eje delantero más ancho, plano del montaje o de los accesorios de la protección delantera contra el empotramiento. Si la protección delantera contra el empotramiento no consiste en un dispositivo especial, el plano ha de mostrar claramente que se cumplen las dimensiones obligatorias:
- 9.22.2. Si la protección delantera contra el empotramiento consiste en un dispositivo especial, adjúntese una descripción completa o planos del mismo (incluidos los elementos de montaje y accesorios) o bien, si se ha obtenido la homologación como unidad técnica independiente, el número de homologación:
- 9.22.3. Posición de los puntos de aplicación de las fuerzas de ensayo en el dispositivo:

Fecha, expediente

Apéndice 4

MODELO

[formato máximo: A4 (210 mm × 297 mm)]

CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN CE

Sello de la administración

Comunicación relativa a la:

- homologación⁽¹⁾,
- extensión de homologación⁽¹⁾,
- denegación de homologación⁽¹⁾,
- retirada de homologación⁽¹⁾,

de un tipo de vehículo/componente/unidad técnica independiente⁽¹⁾ en virtud de la Directiva .../.../CE, cuya última modificación la constituye la Directiva .../.../CE.

Número de homologación:

Motivos de la extensión:

SECCIÓN I

0.1. Marca (razón social):

0.2. Tipo:

0.3. Medios de identificación del tipo de vehículo, si están marcados en éste/el componente/la unidad técnica independiente⁽¹⁾ ⁽²⁾:

0.3.1. Emplazamiento de estas marcas:

0.4. Categoría de vehículo⁽¹⁾ ⁽³⁾:

0.5. Nombre y dirección del fabricante:

0.7. En el caso de componentes y unidades técnicas independientes, localización y método de fijación de la marca de homologación CE:

0.8. Dirección(es) de la(s) planta(s) de montaje:

⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda.

⁽²⁾ Si el medio de identificación del tipo contiene caracteres no pertinentes para la descripción del vehículo, unidad técnica independiente o componente a que se refiere esta ficha de características, tales caracteres se sustituirán en la documentación por el símbolo «?» (por ejemplo, ABC??123??).

⁽³⁾ Tal como se define en la sección A del anexo II de la Directiva 70/156/CEE.

SECCIÓN II

1. Información complementaria (si procede): véase el adenda.
2. Servicio técnico encargado de la realización de los ensayos:
3. Fecha del acta del ensayo:
4. N° de referencia del acta de ensayo:
5. Observaciones (si las hubiera): véase el adenda
6. Lugar:
7. Fecha:
8. Firma:
9. Se adjunta el índice del conjunto de informaciones presentadas a la autoridad competente en materia de homologación, que podrá obtenerse previa solicitud.

Adenda

al certificado de homologación CE nº ..., relativo a la homologación de un dispositivo de protección delantera contra el emportramiento como unidad técnica independiente

[Directiva 2000/40/CE, cuya última modificación la constituye la Directiva .../...CE]

1. Información complementaria
 - 1.1. Construcción
 - 1.1.1. Material:
 - 1.1.2. Método de fijación:
 - 1.1.3. Dimensiones del dispositivo:
 - 1.2. Masa máxima en carga técnicamente autorizada del vehículo o vehículos en que vaya a montarse el dispositivo:
 - 1.3. Restricciones de uso del dispositivo (en su caso):
 - 1.4. Deflexión máxima horizontal y vertical durante y después de la aplicación de las fuerzas de ensayo en cualquier punto de ensayo:
5. Observaciones:

Apéndice 5

MODELO

[formato máximo: A4 (210 mm × 297 mm)]

CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN CE

Sello de la administración

Comunicación relativa a la:

- homologación⁽¹⁾,
- extensión de homologación⁽¹⁾,
- denegación de homologación⁽¹⁾,
- retirada de homologación⁽¹⁾,

de un tipo de vehículo/componente/unidad técnica independiente⁽¹⁾ en virtud de la Directiva .../.../CE, cuya última modificación la constituye la Directiva .../.../CE.

Número de homologación:

Motivos de la extensión:

SECCIÓN I

- 0.1. Marca (razón social):
- 0.2. Tipo:
- 0.3. Medios de identificación del tipo de vehículo, si están marcados en éste/el componente/la unidad técnica independiente⁽¹⁾ ⁽²⁾:
- 0.3.1. Emplazamiento de estas marcas:
- 0.4. Categoría de vehículo⁽¹⁾ ⁽³⁾:
- 0.5. Nombre y dirección del fabricante:

⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda.
⁽²⁾ Si el medio de identificación del tipo contiene caracteres no pertinentes para la descripción del vehículo, unidad técnica independiente o componente a que se refiere esta ficha de características, tales caracteres se sustituirán en la documentación por el símbolo «?» (por ejemplo, ABC??123??).
⁽³⁾ Tal como se define en la sección A del anexo II de la Directiva 70/156/CEE.

- 0.7. En el caso de componentes y unidades técnicas independientes, localización y método de fijación de la marca de homologación CE:
- 0.8. Dirección(es) de la(s) planta(s) de montaje:

SECCIÓN II

1. Información complementaria (si procede): véase el adenda.
2. Servicio técnico encargado de la realización de los ensayos:
3. Fecha del acta del ensayo:
4. N° del acta de ensayo:
5. Observaciones (si las hubiera): véase el adenda.
6. Lugar:
7. Fecha:
8. Firma:
9. Se adjunta el índice del conjunto de informaciones presentadas a la autoridad competente en materia de homologación, que podrán obtenerse previa solicitud.

Adenda

al certificado de homologación CE n° ..., relativo a la homologación de la instalación en un tipo de vehículo de los dispositivos de protección delantera contra el empotramiento que hayan sido homologados como unidades técnicas independientes

[Directiva 2000/40/CE, cuya última modificación la constituye la Directiva .../.../CE]

1. Información complementaria
- 1.4. Masa del vehículo presentado a ensayo y masas respectivas sobre los ejes:
- 1.4.1. Eje delantero:
- 1.4.2. Eje trasero:
- 1.4.3. Total:
- 1.5. Número de homologación del dispositivo de protección delantera contra el empotramiento:
5. Observaciones (por ejemplo, válido tanto para vehículos con el volante a la derecha como a la izquierda):

Apéndice 6

MODELO

[formato máximo: A4 (210 mm x 297 mm)]

CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN CE

Sello de la administración

Comunicación relativa a la:

- homologación⁽¹⁾,
- extensión de homologación⁽¹⁾,
- denegación de homologación⁽¹⁾,
- retirada de homologación⁽¹⁾,

de un tipo de vehículo/componente/unidad técnica independiente⁽¹⁾ en virtud de la Directiva .../.../CE, cuya última modificación la constituye la Directiva .../.../CE.

Número de homologación:

Motivos de la extensión:

SECCIÓN I

0.1. Marca (razón social):

0.2. Tipo:

0.3. Medios de identificación del tipo de vehículo, si están marcados en éste/el componente/la unidad técnica independiente⁽¹⁾ ⁽²⁾:

0.3.1. Emplazamiento de estas marcas:

0.4. Categoría de vehículo⁽¹⁾ ⁽³⁾:

0.5. Nombre y dirección del fabricante:

0.7. En el caso de componentes y unidades técnicas independientes, localización y método de fijación de la marca de homologación CE:

0.8. Dirección(es) de la(s) planta(s) de montaje:

⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda.

⁽²⁾ Si el medio de identificación del tipo contiene caracteres no pertinentes para la descripción del vehículo, unidad técnica independiente o componente a que se refiere esta ficha de características, tales caracteres se sustituirán en la documentación por el símbolo «?» (por ejemplo, ABC??123??).

⁽³⁾ Tal como se define en la sección A del anexo II de la Directiva 70/156/CEE.

SECCIÓN II

1. Información complementaria (si procede): véase el adenda.
2. Servicio técnico encargado de la realización de los ensayos:
3. Fecha del acta del ensayo:
4. N° del acta de ensayo:
5. Observaciones (si las hubiera): véase el adenda.
6. Lugar:
7. Fecha:
8. Firma:
9. Se adjunta el conjunto de informaciones presentadas a la autoridad competente en materia de homologación, que podrán obtenerse previa solicitud.

Adenda

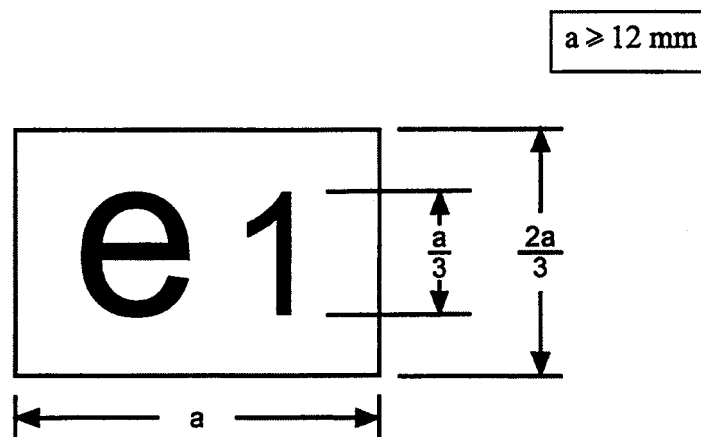
al certificado de homologación CE n° ... relativo a la homologación de un tipo de vehículo por lo que se refiere a su protección delantera contra el empotramiento

[Directiva 2000/40/CE, cuya última modificación la constituye la Directiva .../.../CE]

1. Información complementaria
 - 1.1. Descripción sucinta de las partes del tipo de vehículo que aportan protección delantera:
 - 1.4. Masa del vehículo presentado a ensayo y masas respectivas sobre los ejes
 - 1.4.1. Eje delantero:
 - 1.4.2. Eje trasero:
 - 1.4.3. Total:
 - 1.5. Deflexión máxima horizontal y vertical durante y después de la aplicación de las fuerzas de ensayo en cualquier punto de ensayo:
5. Observaciones (por ejemplo, válido tanto para vehículos con el volante a la derecha como a la izquierda):

Apéndice 7

MODELO DE MARCA DE HOMOLOGACIÓN CE



00 2439 $\frac{a}{3}$

El dispositivo de protección delantera contra el empotramiento que lleva esta marca de homologación CE es un dispositivo homologado en Alemania (e 1) con el número de homologación de base 2439 con arreglo a la presente Directiva (00).

Las cifras empleadas lo son únicamente a título indicativo.

ANEXO II

ÁMBITO DE APLICACIÓN Y REQUISITOS TÉCNICOS

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

1.1. La presente Directiva se aplica a:

1.1.1. los dispositivos de protección delantera contra el empotramiento como unidades técnicas independientes destinados a ser instalados en vehículos de las categorías N₂ y N₃⁽¹⁾;

1.1.2. los vehículos de las categorías N₂ y N₃ por lo que se refiere a la instalación de dispositivos de protección delantera contra el empotramiento que hayan sido homologados como unidades técnicas independientes;

1.1.3. los vehículos de las categorías N₂ y N₃ por lo que se refiere a su protección delantera contra el empotramiento.

1.2. Los vehículos de la categoría N₂ cuya masa máxima no supere las 7,5 toneladas únicamente cumplirán el requisito sobre la distancia al suelo (400 mm) establecido en la presente Directiva.

1.3. Los requisitos de la presente Directiva no se aplican a:

1.3.1. los vehículos todo terreno de las categorías N₂ y N₃;

1.3.2. los vehículos cuyo empleo sea incompatible con lo dispuesto en materia de protección delantera contra el empotramiento.

2. DEFINICIONES

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

2.1. «Masa máxima» del vehículo: la masa máxima en carga técnicamente autorizada definida en el punto 2.8 del anexo I de la Directiva 70/156/CEE;

2.2. «vehículo vacío»: el vehículo en orden de marcha cuya masa sea la definida en el punto 2.6 del anexo I de la Directiva 70/156/CEE;

2.3. «tipo de dispositivo de protección delantera contra el empotramiento»: los dispositivos de protección delantera contra el empotramiento que no difieran entre sí en aspectos esenciales como la forma, las dimensiones, las piezas de fijación, los materiales y las marcas citadas en el punto 1.1.3 del anexo I;

2.4. «protección delantera contra el empotramiento»: la presencia en la parte delantera del vehículo de cualquiera de los elementos siguientes:

un dispositivo especial de protección delantera contra el empotramiento, o

carrocería, partes del bastidor u otros componentes que, en virtud de su forma y características, cumplan las funciones del dispositivo de protección delantera contra el empotramiento;

2.5. «tipo de vehículo»: los vehículos que no presenten diferencias en aspectos esenciales como:

2.5.1. la anchura del eje delantero medida entre los bordes exteriores de los neumáticos, exceptuada la dilatación del neumático por el contacto con el suelo,

⁽¹⁾ Tal como se define en la sección A del anexo II de la Directiva 70/156/CEE.

- 2.5.2. la estructura, dimensiones, forma y materiales de la parte delantera del vehículo, siempre que sean pertinentes para los requisitos considerados en la parte correspondiente de la presente Directiva,
- 2.5.3. el dispositivo homologado de protección delantera contra el empotramiento instalado en el vehículo,
- 2.5.4. la masa máxima del tipo de vehículo.

3. REQUISITOS TÉCNICOS

Los requisitos técnicos que deberán cumplirse para poder obtener la homologación con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva son los establecidos en los puntos 6, 8 y 10 y en el anexo 5 del Reglamento nº 93 de la CEPE, con las excepciones siguientes:

- 3.1. en el punto 8.2, los términos «communication document contained in annex 1» deberán considerarse como «EC type-approval certificate contained in Annex 1, Appendix 5»;
 - 3.2. en el punto 8.3, los términos entre paréntesis «(annex 1, item 9)» deberán considerarse como «(Annex I, Appendix 4, Addendum, Paragraph 1.4)»;
 - 3.3. en el punto 8.6, los términos entre paréntesis «(annex 1, item 8)» deberán considerarse como «(Annex I, Appendix 1, Paragraph 2.3)»;
 - 3.4. en el punto 3.5.1 del anexo V, los términos «For applications pursuant to Part III» deberán considerarse como «For applications pursuant to Annex I, Paragraph 1.3».
-