



Bruselas, 17.5.2018
COM(2018) 286 final

2018/0145 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, referentes a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/... y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2018) 270 final} - {SWD(2018) 190 final} - {SWD(2018) 191 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Motivación y objetivos de la propuesta

El cambio tecnológico está afectando a todos los sectores de la sociedad y la economía y transformando la vida de los ciudadanos de la UE. El transporte no es una excepción a esta tendencia. Las nuevas tecnologías están cambiando radicalmente el panorama de la movilidad. En este contexto, la UE y sus industrias deben afrontar el reto de convertirse en líderes mundiales en innovación, digitalización y descarbonización. Por tanto, la Comisión ha adoptado un enfoque global para garantizar que las políticas de movilidad de la UE reflejen estas prioridades políticas en forma de tres paquetes de movilidad encuadrados en el programa de medidas «Europa en movimiento».

Tras la Estrategia a favor de la movilidad de bajas emisiones, la Comisión adoptó dos paquetes de movilidad en mayo y en noviembre de 2017¹. Estos paquetes establecen un calendario positivo para cumplir la estrategia de movilidad de bajas emisiones y garantizar una transición fluida hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos. La Comisión Europea insta al Parlamento Europeo y al Consejo a garantizar la rápida adopción de estas propuestas.

Esta iniciativa forma parte del tercer paquete de movilidad «Europa en movimiento», que lleva a efecto la nueva estrategia de política industrial de septiembre de 2017 y está concebido para culminar el proceso que permita a Europa aprovechar todos los beneficios asociados a la modernización de la movilidad. Es esencial que el sistema de movilidad del mañana sea seguro, limpio y eficiente para toda la ciudadanía de la UE. El objetivo consiste en lograr que la movilidad europea sea más segura y más accesible, que la industria europea sea más competitiva, que los puestos de trabajo europeos sean más seguros y que sean más limpios y estén mejor adaptados al imperativo de abordar el cambio climático. Esto exigirá el pleno compromiso de la UE, los Estados miembros y las partes interesadas, reforzando, en particular, los requisitos relativos a las funciones de seguridad de los vehículos de carretera.

La seguridad vial es una cuestión paneuropea que se aborda mediante un enfoque integrado. Tradicionalmente, las políticas se estructuran en torno a tres pilares: usuarios de la vía pública (conductores, peatones y ciclistas), vehículos e infraestructuras.

A lo largo de los últimos decenios, la seguridad vial ha mejorado significativamente. Sin embargo, los avances en la reducción del número de víctimas mortales en accidentes de tráfico se han estancado en los últimos años. Según las estadísticas de la UE, desde 2013 no se han producido en la Unión descensos significativos en el número de víctimas mortales en las carreteras². Mientras que algunos Estados miembros siguen progresando considerablemente cada año, otros incluso están registrando aumentos en el número de víctimas mortales, lo que ha dado lugar a un estancamiento de los índices de mortalidad vial a escala de la UE.

Es necesario contar con un marco revisado y mejor adaptado a los cambios en la movilidad derivados de las tendencias sociales (por ejemplo, mayor presencia de ciclistas y peatones, o una sociedad que envejece) y de los avances tecnológicos. Cabe prever que, de no adoptarse

¹ COM(2017) 283 final y COM(2017) 675 final.

² https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/observatory/historical_evol.pdf

nuevas iniciativas en materia de seguridad vial en general, los efectos del enfoque actual en la seguridad no basten ya para compensar los crecientes volúmenes de tráfico. La compleja situación exige un ajuste dinámico de las políticas que aborde los principales retos de un modo coherente y eficaz en todo el espectro de políticas de seguridad vial. En lo que se refiere a la seguridad de los vehículos, esto entraña imponer una amplia gama de medidas de seguridad avanzadas como equipamiento de serie para las categorías de vehículos pertinentes, así como mejorar la protección de usuarios vulnerables de la vía pública como los peatones, los ciclistas, las personas de baja estatura y los ancianos.

La propuesta actual aborda el principal problema de la elevada y persistente cifra de accidentes de tráfico —que, a su vez, da lugar a un elevado número de víctimas mortales y de heridos graves— y ofrece medidas para aumentar la seguridad de los vehículos, con el fin de evitar y reducir el número de accidentes o de reducir la gravedad de los que no se eviten, con vistas a limitar el número de víctimas mortales y de heridos graves. Esta propuesta debe considerarse en estrecha relación con otras iniciativas incluidas en el tercer paquete de movilidad, como, por ejemplo, las modificaciones propuestas de la Directiva relativa a la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias³. Tales modificaciones también pretenden contribuir a la reducción del número de víctimas mortales y heridos en las carreteras de la UE y, por tanto, comparten un horizonte común y están interconectadas. Además, ciertos sistemas a bordo de vehículos, como el sistema de mantenimiento de carril o el asistente de velocidad inteligente, dependen de una infraestructura viaria bien mantenida (marcado de carreteras, señalización y cámaras). Por tanto, las propuestas sobre infraestructuras viarias y seguridad de los vehículos se complementan entre sí en ciertas áreas y permiten a los sistemas a bordo de los vehículos desarrollar todo su potencial de seguridad.

Por otra parte, el marco de seguridad general de vehículos e infraestructuras debe tener en cuenta los avances en la conducción conectada y automatizada, que progresan a gran velocidad. Por consiguiente, también existe un estrecho vínculo con la Estrategia europea sobre los sistemas de transporte inteligentes cooperativos (C-ITS)⁴ de la Comisión y la propuesta de una estrategia de la UE para la movilidad del futuro⁵. Para adaptarse a la evolución futura, los vehículos no solo tendrán que estar listos para responder a los nuevos avances tecnológicos en las infraestructuras, sino que asimismo tendrán que tomar la iniciativa y allanar el camino hacia una conducción totalmente automatizada. Por este motivo, la exigencia de unas funciones de seguridad avanzadas para los vehículos servirá de ayuda, aún hoy, para que los conductores se acostumbren gradualmente a las nuevas funciones y mejorará la confianza y la aceptación del público en cuanto a la transición hacia la conducción autónoma.

La propuesta también se adecua plenamente a las conclusiones del Consejo basadas en la Declaración de La Valeta, en la que los ministros de transportes reiteraron su compromiso con la mejora de la seguridad vial⁶ y, en particular, instaron a la Comisión a mejorar la protección

³ Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras (DO L 167 de 30.4.2004, p. 39).

⁴ Comunicación de la Comisión «Una estrategia europea sobre sistemas de transporte inteligente cooperativos, un hito hacia la movilidad cooperativa, conectada y automatizada» [COM(2016) 766 final].

⁵ Comunicación de la Comisión «En el camino hacia una movilidad automatizada: una estrategia de la UE para la movilidad del futuro» [COM(2018)283].

⁶

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/valletta_declaration_on_improving_road_safety.pdf

de los usuarios de la vía pública y, concretamente, la de los usuarios vulnerables, garantizando la adopción de nuevas funciones de seguridad en los vehículos.

- **Coherencia con las disposiciones vigentes en el ámbito de actuación**

La Directiva 2007/46/CE⁷ (a la que sustituirá un Reglamento que entrará en vigor el 1 de septiembre de 2020⁸) establece los requisitos armonizados en materia de seguridad y medio ambiente que deben cumplir los vehículos de motor antes de su comercialización en el mercado interior, facilitando así la libre circulación de vehículos. Constituye un marco en el que se aplican múltiples actos reglamentarios independientes que establecen requisitos técnicos específicos según los distintos tipos de vehículos.

En este contexto, el Reglamento de seguridad general de los vehículos (RSG)⁹, el Reglamento de seguridad de los peatones (RSP)¹⁰ y el Reglamento de seguridad de los vehículos impulsados por hidrógeno (RSH)¹¹ son actos reglamentarios independientes encuadrados en el procedimiento de homologación de tipo de la UE. Los requisitos técnicos para la homologación de tipo de vehículos de motor referentes a numerosos elementos de seguridad y medioambientales se han armonizado en el ámbito de la Unión 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 Unión.

El artículo 17 del RSG y el artículo 12 del RSP exigen que la Comisión supervise los avances técnicos que conciernan la mejora de los requisitos en materia de seguridad y considere la posible ampliación del alcance de las funciones de seguridad de los vehículos actualmente aplicables a otras o a todas las categorías de vehículos, exigiendo la inclusión de nuevas funciones de seguridad avanzadas en una legislación de la Unión actualizada y mejorando la protección de los usuarios vulnerables de la vía pública.

De conformidad con los requisitos mencionados, esta propuesta establece los ajustes necesarios de la legislación vigente de la Unión en materia de avance tecnológico y, al mismo tiempo, introduce nuevas funciones de seguridad de los vehículos que albergan un elevado potencial de salvar vidas en las carreteras.

La propuesta también es coherente con el Reglamento (UE) 2015/758¹², que exige que a partir del 31 de marzo de 2018 todos los tipos nuevos de turismos y camionetas se equipen con un sistema eCall, que llama automáticamente al número único de llamada de emergencia europeo

⁷ DO L 263, 9.10.2007, p. 1.

⁸ COM(2016) 31 final.

⁹ Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1).

¹⁰ Reglamento (CE) n.º 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 2003/102/CE y 2005/66/CE (DO L 35 de 4.2.2009, p. 1).

¹¹ Reglamento (CE) n.º 79/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno y que modifica la Directiva 2007/46/CE (DO L 35 de 4.2.2009, p. 32).

¹² Reglamento (UE) 2015/758 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo a los requisitos de homologación de tipo para el despliegue del sistema eCall basado en el número 112 integrado en los vehículos y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 77).

112 en caso de colisión grave. Se cree que el sistema eCall podría acortar los tiempos de respuesta de los servicios de emergencias y salvar hasta 2 500 vidas al año. Si bien el sistema eCall ayuda a mitigar las consecuencias de los accidentes de tráfico graves en la UE, la propuesta actual tiene por objeto evitar dichos accidentes o reducir la gravedad de los accidentes inevitables, para reducir el número de víctimas mortales y de heridos graves.

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

En términos más generales, esta propuesta contribuirá a materializar las prioridades vinculadas al crecimiento, el empleo y la inversión en la Unión, a través del fomento de las innovaciones más eficientes y de la conservación de puestos de trabajo de calidad en Europa, y a la digitalización del mercado interior, mediante la promoción de funciones de seguridad que se consideren tecnologías facilitadoras esenciales para impulsar y apoyar el despliegue a gran escala de vehículos automatizados en la Unión.

2. FUNDAMENTO JURÍDICO, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Fundamento jurídico**

El fundamento jurídico de la presente iniciativa es el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

- **Subsidiariedad (para competencias no exclusivas)**

La propuesta no forma parte de las competencias exclusivas de la Unión, por lo que se aplica el principio de subsidiariedad. Los Estados miembros no pueden alcanzar suficientemente por sí mismos los objetivos de la propuesta por el motivo que se expone a continuación:

Los requisitos técnicos para la homologación de tipo de vehículos de motor en relación con numerosos elementos de seguridad y medioambientales se han armonizado a escala de la Unión, por lo que la actuación a título individual de los Estados miembros socavaría el sistema de homologación de tipo de vehículos en su conjunto. La actuación de la Unión es necesaria al objeto de evitar la aparición de obstáculos al mercado único y facilitará la consecución de los objetivos de la propuesta, ya que evitará la fragmentación del mercado interior, que de otro modo se produciría, y mejorará la seguridad y la eficacia medioambiental de los vehículos. Por tanto, la propuesta cumple el principio de subsidiariedad.

- **Proporcionalidad**

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 reducir la cifra de víctimas mortales en las carreteras de la Unión, de asegurar, al mismo tiempo, el correcto funcionamiento del mercado interior y de ofrecer un nivel elevado de seguridad pública y de protección medioambiental.

Esta propuesta refleja los mayores niveles de seguridad para todos los vehículos, incluidos los vehículos comerciales ligeros (categoría N1), para los que la opción política preferida (PO3) supera ligeramente los beneficios. Sin embargo, en este caso se tienen en cuenta consideraciones adicionales, como la necesidad de coherencia política, para garantizar la igualdad de condiciones de todos los fabricantes de vehículos en el mercado interior, evitar la exposición de los trabajadores a mayores riesgos y ofrecer la posibilidad de que los fabricantes reduzcan los costes gracias a las economías de escala, y al hecho de que los vehículos comerciales ligeros suelen compartir la plataforma y otros elementos de hardware

con los turismos. Además, puesto que se establece un plazo para que los fabricantes se adapten a los nuevos requisitos, la presente propuesta se considera proporcionada.

Cabe añadir que la propuesta prevé la simplificación del entorno reglamentario, lo que reducirá los costes administrativos de las autoridades nacionales y de la industria. En la evaluación de impacto se concluye asimismo que las medidas políticas previstas no tendrán repercusiones importantes en las pymes (véase el apartado 6.3).

- **Elección del instrumento**

La propuesta se refiere a tres reglamentos interrelacionados —de seguridad general de los vehículos, de seguridad de los peatones y de seguridad de los vehículos impulsados por hidrógeno—, por lo que el instrumento elegido también es un reglamento. Habida cuenta de las modificaciones sustanciales propuestas y del hecho de que las disposiciones del RSP y del RSH han quedado obsoletas en gran medida y deben sustituirse por los respectivos reglamentos de la CEPE (n.ºs 127 y 134) y, con vistas a lograr una mayor simplificación de la legislación, resulta apropiado proponer un nuevo acto reglamentario que sustituya y derogue los tres reglamentos y sus medidas de ejecución obsoletas.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* y controles de adecuación de la legislación vigente**

El Reglamento de seguridad general no se sometió a una evaluación *ex post*.

- **Consultas a las partes interesadas**

La consulta pública formal de la Comisión sobre la propuesta tuvo lugar entre los días 31 de julio y 22 de octubre de 2017 y estuvo precedida de consultas específicas adicionales, a saber:

- Una consulta general a las partes interesadas llevada a cabo en julio de 2014 en el marco de la 124.ª reunión del Grupo de trabajo sobre vehículos de motor (grupo de expertos de la Comisión en el que participan interlocutores públicos y privados),
- Un acto específico de consulta a las partes interesadas a modo de seguimiento (presencial) de dos días de duración celebrado en octubre de 2014.
- En el marco de la 131.ª reunión del Grupo de trabajo sobre vehículos de motor, celebrada el 16 de febrero de 2016, la Comisión presentó a los Estados miembros y a las partes interesadas un conjunto de 19 posibles medidas que cabría contemplar en el contexto de la revisión del RSG y el RSP.
- En noviembre de 2016 se llevó a cabo otra consulta intensiva a las partes interesadas (72 asistentes en representación de 32 organizaciones académicas o de investigación, grupos activos en el ámbito de la seguridad, fabricantes de vehículos, proveedores del sector automovilístico, administraciones locales y nacionales y otros expertos).

Los principales objetivos de estas amplias consultas fueron, por una parte, informar a las partes interesadas de las opiniones de la Comisión en cuanto a las líneas de actuación futuras en relación con la seguridad de los vehículos y, por otra parte, presentar a todas las partes interesadas de la manera más transparente posible la totalidad de datos, parámetros, dictámenes de expertos y fuentes que constituirían la columna vertebral de la evaluación de impacto en lo que concierne a los conjuntos de datos y, en particular, los índices de aceptación voluntaria de los sistemas de seguridad de los vehículos, los costes tecnológicos, la

eficacia de las tecnologías y la población destinataria víctima de accidentes de tráfico. Estas consultas permitieron asimismo que las opiniones de las partes interesadas y la validación de los datos clave utilizados fueran suficientemente sólidas, pertinentes y actuales. El resultado de las consultas se utilizó posteriormente como base para la elaboración de la propuesta y la evaluación de impacto que la acompaña.

- **Recopilación y utilización de los conocimientos técnicos en la materia**

En marzo de 2015, la Comisión publicó el estudio *Benefit and Feasibility of a Range of New Technologies and Unregulated Measures in the fields of Vehicle Occupant Safety and Protection of Vulnerable Road Users* [Ventajas y viabilidad de una gama de nuevas tecnologías y medidas no reguladas en el ámbito de la seguridad y protección de los usuarios vulnerables de la vía pública]¹³ en el contexto de la revisión prevista del RSG y el RSP. El estudio contiene una descripción general de más de 50 medidas de seguridad disponibles que podrían contribuir a reducir la cifra de víctimas mortales y de heridos en carretera (e incluye índices de coste-beneficio).

En diciembre de 2016, la Comisión publicó un informe destinado al Parlamento Europeo y al Consejo titulado «Salvar vidas: impulsar la seguridad de los vehículos en la UE»¹⁴. En el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña dicho informe¹⁵ se identifican y proponen 19 posibles medidas reglamentarias que serían eficaces para reducir aún más la cifra de accidentes de tráfico y de víctimas.

Con vistas a la preparación de la evaluación de impacto de esta iniciativa, la Comisión publicó en mayo de 2017 un segundo estudio titulado *In depth cost-effectiveness analysis of the identified measures and features regarding the way forward for EU vehicle safety* [Análisis exhaustivo de rentabilidad de las medidas y funciones identificadas en relación con las líneas de actuación futura en materia de seguridad de los vehículos en la UE] que contenía una evaluación más detallada de la rentabilidad de las 19 posibles medidas reglamentarias seleccionadas¹⁶.

- **Evaluación de impacto**

La iniciativa se fundamenta en una evaluación del impacto que recibió un dictamen positivo con reservas del Comité de Control Reglamentario (CCR) tras el examen efectuado el 17 de enero de 2018. Las reservas del Comité de Control Reglamentario se refieren a tres aspectos principales:

- El CCR consideró que el informe de evaluación de impacto no delimitaba suficientemente la aportación prevista de esta iniciativa en el marco del enfoque global de la seguridad vial del «sistema seguro» ni explicaba adecuadamente su relación ni su complementariedad con la iniciativa paralela de seguridad de las infraestructuras viarias.

¹³ http://bookshop.europa.eu/en/benefit-and-feasibility-of-a-range-of-new-technologies-and-unregulated-measures-in-the-field-of-vehicle-occupant-safety-and-protection-of-vulnerable-road-users-pbNB0714108/?pgid=Iq1Ekni0.1ISR00OK4MycO9B0000BAJ9tQVv;sid=OT_-Ap3uO3P-V8j2wGFgpf_Lm_yCUpo9P-w=

¹⁴ Informe sobre el seguimiento y la evaluación de las funciones de seguridad avanzadas para vehículos, su rentabilidad y viabilidad con vistas a la revisión de los reglamentos sobre seguridad general de los vehículos y sobre la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública [COM (2016) 787 final].

¹⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:431:FIN>

¹⁶ RGS 2, TRL, mayo de 2017: <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/77990533-9144-11e7-b92d-01aa75ed71a1>

- El CCR también indicó que no existía coherencia entre el problema (estancamiento de la reducción del número de víctimas mortales), los factores que lo motivan, los objetivos de la iniciativa y la formulación de opciones.

- El CCR señaló que en el informe sigue sin quedar claro cómo se seleccionaron las medidas concretas, en cuánto se cifraron los costes y los beneficios previstos, en qué consistió la función de las partes interesadas en este proceso y cómo se tuvieron en cuenta sus opiniones.

En el dictamen se señalan asimismo la pertinencia de la dimensión REFIT de la iniciativa y la necesidad de ofrecer más detalles sobre la preferencia por la opción política 3 referida a vehículos comerciales ligeros.

Se añadió lo siguiente a la evaluación de impacto final para dar respuesta a tales reservas:

– en el apartado 1.4 se facilitan aclaraciones sobre la relación y la complementariedad de esta iniciativa con la iniciativa paralela sobre la seguridad de las infraestructuras viarias;

– las iniciativas se sitúan en el contexto del enfoque básico común y se explican sus respectivas aportaciones a los objetivos comunes y las metodologías de los estudios que las respaldan, con el fin de explicar cómo se garantiza evitar la doble contabilidad (los detalles se facilitan en el apartado 2.1 y en el anexo 4);

– se añaden asimismo al apartado 2.1 detalles sobre el enfoque del sistema seguro, así como los motivos más probables del estancamiento en la reducción del número de víctimas mortales en carretera (en el contexto del origen de los accidentes, la diversidad poblacional, los factores referidos a los usuarios de la vía pública y las preocupaciones generales sobre el comportamiento de los conductores);

– se incluye un nuevo apartado 2.2 que vincula los principales problemas de seguridad vial a los relacionados con los vehículos y su comportamiento en materia de seguridad, con el fin de comprender mejor la estructura de la definición del problema y de los factores que, posiblemente, tienen un carácter menos holístico, pero son mucho más importantes en lo relativo a los sistemas instalados en los vehículos, manteniendo toda su pertinencia;

— la lógica de intervención de los apartados 5.1 a 5.4 se asocia de un modo más coherente a los problemas, objetivos y opciones principales. Los cambios en la denominación de los objetivos y opciones aclaran que esta iniciativa no se centra en la protección de determinados grupos de usuarios de la vía pública en detrimento de los demás y que los objetivos se aclaran a través del concepto de protección en caso de accidente, junto con la posibilidad de prevenir y evitar que se produzcan accidentes en absoluto;

– en el apartado 5 se explica ahora la interacción y el papel de las partes interesadas en el proceso de selección de las medidas concretas y la evaluación de su rentabilidad (en múltiples fases), así como el modo en que la evaluación final de la rentabilidad de medidas concretas frente a conjuntos de medidas se lleva a cabo contando con la aportación de las partes interesadas;

– el apartado 2.8 se modifica para explicar mejor la simplificación prevista del marco legislativo, las líneas de actuación futuras en cuanto a posibles disposiciones normativas obsoletas y la provisión de indicaciones sobre futuras actualizaciones de las normas de seguridad de los vehículos; y

– se añaden al apartado 8 la justificación y la aclaración de la opción de incluir vehículos comerciales ligeros en la opción política 3, señalando que la mayoría de los fabricantes europeos ofrece ya vehículos más seguros de lo que se exige en la actualidad, las condiciones equitativas para los fabricantes, las sinergias de diseño de vehículos, el reparto de costes, las opiniones de las partes interesadas y el mayor riesgo de lesiones ocasionadas a una categoría limitada de personas, a saber, los trabajadores que utilizan vehículos comerciales ligeros en su lugar de trabajo.

El resumen ejecutivo del informe de evaluación del impacto y el dictamen del CCR están publicados en los siguientes enlaces:

[...]

[...]

La evaluación de impacto examinó tres grandes opciones estratégicas:

- La opción 1 «Generalización de funciones de seguridad maduras y ampliamente disponibles» consiste en exigir la adopción de funciones y sistemas de seguridad con respecto a los que la tecnología esté madura, que protegerán principalmente a los ocupantes del automóvil. Su implantación comenzará en la fecha de aplicación del Reglamento.
- La opción 2 «Introducción de funciones de seguridad ampliamente disponibles y no tan disponibles como equipamiento de serie» consiste en lo contemplado en la opción 1 más otras funciones de seguridad disponibles e instaladas actualmente en la flota de vehículos, pero que son menos comunes y precisarán de más tiempo para alcanzar un estado de madurez pleno en todas las categorías de vehículos y segmentos de mercado (la implantación comenzará 24 meses después de la fecha de aplicación del Reglamento). También contiene medidas que garantizan que el conductor preste atención a la tarea de conducción y una protección general de los usuarios vulnerables de la vía pública.
- La opción 3 «Introducción de un conjunto completo de funciones de seguridad que impulsen la innovación» consiste en la opción 2 más soluciones de seguridad adicionales que son viables y ya existen en el mercado, aunque cuentan aún con un índice de instalación y de aceptación en el mercado bajo, pese a que albergan el potencial de reducir al máximo la cifra de víctimas en la Unión e impulsar la innovación en soluciones de seguridad en el sector clave de la automoción. El único elemento que cuenta con una fecha de aplicación prorrogada frente a las dos opciones anteriores es el requisito de visibilidad directa de usuarios vulnerables de la vía pública por parte de los conductores de camiones (su aplicación comenzará 48 meses después de la fecha de aplicación del Reglamento).

La opción preferida es la opción 3. Cabe esperar que, con un coste global aceptable, esta opción evite el mayor número de víctimas mortales y heridos graves de ocupantes de vehículos y usuarios vulnerables de la vía pública. También garantiza un planteamiento coherente y no discriminatorio respecto a todas las categorías de vehículos.

Los beneficios previstos son los siguientes:

- Se prevé que, a lo largo de un periodo de 16 años, la introducción de las nuevas funciones de seguridad contribuya a evitar 24 794 víctimas mortales y 140 740 heridos graves.
- El beneficio, en términos de valor actual, se cifra en 72 800 millones EUR.
- También se espera que se reduzca la congestión vial debido a las colisiones evitadas, aunque no ha sido posible cuantificar dicho beneficio. No obstante, debería registrarse una reducción de las pérdidas de tiempo (ciudadanos), un aumento de la productividad (empresas) y una mejora del uso de las infraestructuras viarias existentes (administraciones).
- Por último, también está previsto que se reduzcan las emisiones de los vehículos y se mejore la calidad del aire gracias a los sistemas de control inteligente de la velocidad y de control de la presión de los neumáticos, aunque tampoco ha sido posible cuantificar tales beneficios.

Los costes previstos son los siguientes:

- Los costes totales previstos (costes únicos y costes de producción corrientes) para los fabricantes de vehículos ascenderán a un valor actual de 57 400 millones de euros.
- No se prevén aumentos sustanciales, a medio y largo plazo, de los precios de venta al por menor de los vehículos debido a las nuevas medidas de seguridad de los vehículos propuestas y, en consecuencia, para el análisis de rentabilidad no se han elaborado modelos a propósito de la repercusión extraordinaria en la cifra de venta de vehículos.
- No se prevén costes adicionales específicos para las administraciones nacionales, ya que las nuevas funciones de seguridad de los vehículos pasarán a formar parte del marco de homologación de tipo existente.

Indicadores globales de coste-beneficio:

- Representa un beneficio neto global de 15 400 millones de euros.
- La estimación óptima de la relación coste-beneficio (BCR) de la opción preferida equivale a 1,27.
- **Adecuación regulatoria y simplificación**

No se espera que esta propuesta tenga un impacto significativo en la carga reglamentaria que soportan los fabricantes o las autoridades nacionales, ya que la homologación de tipo de vehículos ya está cubierta por el marco legislativo vigente y la inclusión de nuevas funciones de seguridad debe integrarse en dicho marco.

Aunque los procedimientos pertinentes de ensayo y certificación de vehículos pueden llevarse a cabo dentro de la infraestructura de homologación de tipo existente disponible en los Estados miembros, se aplicará un coste adicional de realización de ensayos y certificación. Sin embargo, dichos costes son insignificantes¹⁷ en relación con el coste global

¹⁷ Control de adecuación del marco jurídico para la homologación de tipo de vehículos de motor, <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=9407681>.

correspondiente al desarrollo de un nuevo modelo de vehículo (que varía normalmente entre varios centenares de millones y varios miles de millones de euros).

El RSG vigente no solo introdujo una serie de medidas de seguridad de los vehículos, sino que asimismo pretendía lograr la simplificación basada en las recomendaciones del Grupo de Alto Nivel CARS 21¹⁸, al sustituir 38 directivas CE por reglamentos de la CEPE equivalentes y armonizados a escala mundial. En el mismo sentido, esta propuesta pretende derogar los diversos reglamentos de la UE de ejecución del RSG, el RSP y el RSH y sustituirlos por reglamentos de la CEPE equivalentes a los que la Unión se ha adherido entretanto. También simplifica la legislación, al consolidar estos tres reglamentos en un único acto legislativo.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta puede tener repercusiones sobre los derechos individuales garantizados en virtud de los artículos 7 y 8 de la Carta, en lo relativo a la vida privada y a la protección de datos personales. Algunos de los datos recogidos en el registrador de datos de eventos o mediante los sistemas que han de instalarse en el vehículo, como el sistema de monitorización de la somnolencia y la atención del conductor o el reconocimiento avanzado de distracciones, pueden ser datos personales relativos a una persona física identificada o identificable. Se considera persona física identificable a toda persona cuya identidad pueda determinarse, directa o indirectamente, en particular mediante un identificador, como por ejemplo un nombre, un número de identificación, datos de localización, un identificador en línea o uno o varios elementos propios de la identidad física, fisiológica, genética, psíquica, económica, cultural o social de dicha persona. Todo tratamiento de datos personales deberá efectuarse de conformidad con la legislación de la UE en materia de protección de datos, en particular el Reglamento general de protección de datos¹⁹.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tendrá ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de aplicación y medidas de seguimiento, evaluación e información**

La Comisión Europea seguirá supervisando los avances tecnológicos en el sector del automóvil y, en su caso, propondrá modificar la legislación pertinente para incluir nuevas funciones de seguridad. También seguirá participando activamente en el proceso internacional de armonización de la normativa referida a los vehículos y dirigiéndolo (Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas – CEPE/ONU).

¹⁸ COM(2007) 22 final. Al Grupo de Alto Nivel CARS 21 se le encomendó formular recomendaciones a la industria de la automoción europea sobre las futuras medidas de las autoridades públicas y el marco normativo a corto, medio y largo plazo que mejoraran la competitividad global y el empleo y apoyaran los avances en materia de seguridad y de eficacia medioambiental a un precio asequible para el consumidor:

<http://ec.europa.eu/DocsRoom/documents/1891/attachments/1/translations/en/renditions/pdf>.

¹⁹ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

Con el fin de que el nuevo Reglamento se adecue a la evolución futura, se ha considerado más apropiado abordar toda revisión de estas normas de seguridad de los vehículos de un modo más dinámico, vinculándola, en concreto, a los avances tecnológicos generales y a la aparición de nuevas necesidades de seguridad. En este contexto, la evolución de la normativa internacional en el marco de la CEPE, así como la frecuente necesidad de adaptación de tales normas, tienden a impulsar este proceso de revisión automáticamente.

La Comisión está resuelta a promover y apoyar el desarrollo lo antes posible de los requisitos técnicos detallados referidos a los sistemas avanzados para los vehículos en el ámbito de la CEPE. No obstante, la Comisión se ha comprometido a establecer tales requisitos con arreglo al marco de homologación de tipo de la UE, en caso de que los preparativos en la CEPE no avancen a la velocidad requerida. La Comisión procurará asimismo garantizar que los reglamentos de la CEPE adoptados con el apoyo de la Unión se definan con arreglo a los niveles tecnológicos en materia de seguridad vial más elevados de que se disponga y que se actualicen periódicamente.

Por otra parte, la introducción de un registrador de datos de eventos (accidentes) (EDR, por sus siglas en inglés) que almacene una serie de datos cruciales del vehículo a lo largo de un breve plazo antes, en el transcurso y después de un suceso desencadenante (en la mayoría de los casos, la activación del airbag), ha de considerarse un avance valioso en la dirección correcta para obtener datos exhaustivos sobre accidentes en la UE de los que hoy no se dispone a una escala suficientemente amplia, aunque sean indispensables para efectuar un seguimiento exhaustivo del comportamiento de los vehículos en materia de seguridad vial. La información del EDR facilitará el análisis exhaustivo de la seguridad vial y la evaluación de la eficacia de medidas de seguridad específicas. Por este motivo, debe animarse encarecidamente a los Estados miembros a que analicen más a fondo los accidentes en las carreteras de la Unión y faciliten informes exhaustivos a escala nacional. En este contexto, deben seguir fomentándose las actividades de los Estados miembros en materia de análisis y mejora de la seguridad vial a escala nacional a través de las diversas plataformas de intercambio de conocimientos a su disposición²⁰.

- Documentos explicativos (en el caso de las Directivas)

No aplicable.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

En general, la presente propuesta se refiere al Reglamento (UE) 2018/[...] sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, ya que ambos reglamentos comparten un calendario de aplicación compatible.

Capítulo I (Objeto, ámbito de aplicación y definiciones):

Artículo 1. Con arreglo a la propuesta de consolidación del RSG y del RSP, el objeto del primero se mantiene en esta propuesta, añadiéndose una referencia a los requisitos de protección de los ocupantes del vehículo y a los usuarios vulnerables de la vía pública.

²⁰ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/national-road-safety-strategies_en.pdf

Artículo 2. En general, se mantiene el ámbito de aplicación del RSG, aunque, en el contexto de las funciones de seguridad de los vehículos actualmente aplicables y de las exenciones conexas, el ámbito de aplicación se ha ampliado para incluir otras categorías de vehículos (o todas ellas) y eliminar las exenciones correspondientes (por ejemplo, se eliminan las exenciones actuales vinculadas a vehículos utilitarios deportivos y furgonetas).

Artículo 3. Se incluye una serie de definiciones nuevas que comprenden las funciones de seguridad de los vehículos recién introducidas.

Capítulo II (artículos 4 a 11):

Siguiendo la misma lógica que en el RSG vigente, el artículo 4 establece los requisitos técnicos generales para la homologación de tipo de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes y proporciona una lista de áreas de seguridad para las que se desarrollan (o deben desarrollarse) normas detalladas en la legislación secundaria. Se hace referencia al anexo I en el que se enumeran todos los Reglamentos de la CEPE que se aplicarán con carácter obligatorio en la UE, y al anexo II, que contiene información detallada sobre los requisitos de seguridad de los vehículos pertinentes, su ámbito de aplicación y la legislación secundaria relacionada, tanto la ya existente como la que sea necesario elaborar en el marco de la iniciativa.

Esta propuesta también prevé poderes para que la Comisión pueda modificar las normas detalladas y los requisitos técnicos establecidos en los actos delegados, así como modificar los anexos I y II para tener en cuenta los avances técnicos y normativos en el ámbito de la CEPE y de la Unión.

En el artículo 5 se amplía el ámbito de aplicación del requisito vigente de instalar un sistema de control de la presión de los neumáticos en los turismos para incluir todas las categorías de vehículos.

En el artículo 6 se establece una serie de funciones avanzadas de seguridad para todas las categorías de vehículos (por ejemplo, asistente de velocidad inteligente; sistema de monitorización de la somnolencia y la atención del conductor y de reconocimiento de distracciones del conductor; detector de marcha atrás; e interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque).

En el artículo 7 se establecen los requisitos específicos para turismos y furgonetas y, en particular, se exige que estos vehículos estén equipados con un registrador de datos de eventos (accidentes) y que se diseñen y construyan con una zona ampliada de protección contra impactos en la cabeza de usuarios vulnerables de la vía pública.

En el artículo 8 se establecen los requisitos de los sistemas de protección delantera.

En el artículo 9 se establecen los requisitos específicos para camiones y autobuses y, en particular, se exige que estos vehículos estén equipados con un sistema de detección y advertencia para usuarios vulnerables de la vía pública que estén muy cerca de las partes delantera y lateral del vehículo y que se diseñen y construyan de manera que se mejore la visibilidad de los usuarios vulnerables de la vía pública desde el asiento del conductor.

La Comisión no propone modificar los sistemas avanzados de frenado de emergencia de los camiones y los autobuses para que frenen de forma autónoma al detectar a usuarios vulnerables de la vía pública, como se propone para los turismos y los vehículos comerciales

ligeros. El análisis de los accidentes que respalda la iniciativa indica la existencia de un riesgo de atropello de los peatones y los ciclistas cuando estos se encuentran muy cerca de la cabina del conductor, es decir, en lo que se denomina «ángulos muertos», y cuando el vehículo pesado se desplaza muy despacio (en línea recta o girando) o se pone en movimiento. Sin embargo, los sistemas de detección vinculados al frenado autónomo podrían no funcionar eficazmente a estas bajas velocidades. En otras palabras, no existen sistemas capaces de prevenir con eficacia este tipo de atropellos a baja velocidad y no se sabe si algún día existirán. La evaluación reveló que no se trata de una simple cuestión de programación de los sistemas. La investigación preparatoria ha revelado que la señalización de la presencia de un usuario vulnerable de la vía pública al conductor es más eficaz cuando este puede observar directamente la presencia de aquel a través de los espejos, los parabrisas mejorados y las ventanillas laterales que no tengan ángulos muertos. A su vez, se espera que los peatones y los ciclistas se sientan más seguros entre el tráfico porque pueden establecer contacto visual con los conductores de cabinas mejoradas. Sin embargo, si el frenado autónomo fuera técnicamente viable para estos casos, el reglamento pertinente podría y debería adaptarse a los avances técnicos.

En el artículo 10 se establecen los requisitos específicos para los vehículos impulsados por hidrógeno y el anexo V contiene los requisitos de calificación de materiales para los sistemas de hidrógeno y sus componentes.

En el artículo 11 se establecen requisitos específicos para los vehículos automatizados y, en particular, se ofrece una lista de áreas de seguridad con respecto a las que es necesario desarrollar normas detalladas y disposiciones técnicas como base para el despliegue de vehículos automatizados.

Capítulo III (Disposiciones finales):

Se propone facultar a la Comisión para que adopte actos delegados con el fin de actualizar los anexos al progreso técnico y la evolución normativa, y para que adopte normas detalladas sobre los procedimientos, ensayos y requisitos técnicos específicos para la homologación de tipo de vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes en relación con los requisitos específicos establecidos en esta propuesta. En el artículo 12 se especifican las condiciones de las facultades delegadas en la Comisión al respecto.

En el artículo 13 se establecen disposiciones transitorias.

El artículo 14 se refiere a las fechas de aplicación de los diferentes requisitos de seguridad especificados en el anexo II. Las fechas de aplicación correspondientes a los requisitos recientemente introducidos son las siguientes:

- la mayor parte de las medidas de seguridad comenzará a aplicarse a partir de la fecha de aplicación del Reglamento a los tipos nuevos y 24 meses después de esta fecha a todos los vehículos de nueva producción;
- se aplicará un número limitado de medidas (tres en total) 24 meses después de la fecha de aplicación del Reglamento a los tipos nuevos y 48 meses después de la fecha de aplicación a todos los vehículos nuevos;
- los requisitos relativos a la mejora de la visibilidad directa de camiones y autobuses (artículo 9, apartado 4) requieren un plazo de implantación más largo, ya que precisarán de una renovación completa del diseño de la cabina. Se aplicarán

48 meses después de la fecha de aplicación del Reglamento a los tipos nuevos y 84 meses después de dicha fecha a todos los camiones y autobuses nuevos.

En el artículo 15 se introducen las modificaciones necesarias del anexo II del Reglamento (UE) 2018/[...] derivadas de la adopción de la presente propuesta.

En el artículo 16 se derogan los tres reglamentos (sobre seguridad general de los vehículos, seguridad de los peatones y seguridad del hidrógeno) y la legislación secundaria que ha quedado obsoleta²¹.

En el artículo 17 se establece la fecha de aplicación del presente Reglamento: 36 meses después de su entrada en vigor. De este modo, la Comisión podrá adoptar los correspondientes actos delegados con antelación y conceder un plazo suficiente a los fabricantes para adaptarse a los nuevos requisitos.

²¹ Todas las medidas de ejecución adoptadas en virtud del Reglamento (CE) n.º 661/2009 de conformidad con el procedimiento reglamentario con control se ajustarán, sobre la base de las facultades delegadas en la Comisión en la presente propuesta, al nuevo marco de comitología introducido por el TFUE.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, referentes a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/... y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²³,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) 2018/[...] del Parlamento Europeo y del Consejo²⁴⁺ establece disposiciones administrativas y requisitos técnicos de homologación de tipo de nuevos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes con vistas a garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior y ofrecer un nivel elevado de seguridad y eficacia medioambiental;
- (2) El presente Reglamento constituye un acto reglamentario a efectos del procedimiento de homologación de tipo UE establecido por el Reglamento (UE) 2018/...⁺. Por lo tanto, el anexo II debe modificarse en consecuencia.
- (3) A lo largo de los últimos decenios, la evolución de la seguridad de los vehículos ha contribuido significativamente a la reducción global del número de víctimas mortales y heridos graves en las carreteras. Sin embargo, estas reducciones se han estancado

²² DO C de [...], p. [...].

²³ DO C de [...], p. [...].

²⁴ Reglamento (UE) 2018/[...] del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.ºs 715/2007 y 595/2009 y se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L ... de, p. ...).

⁺ OP: indíquese en el texto el número de Reglamento contenido en el documento PE-CONS n.º 73/17 [2016/0014 (COD)] y el número, la fecha y la referencia del DO de dicho Reglamento en la nota al pie.

recientemente en la Unión debido a diversos factores, de índole estructural y conductual, y sin nuevas iniciativas en materia de seguridad vial general, los efectos del enfoque actual sobre la seguridad no bastarán ya para compensar los efectos del aumento de los volúmenes de tráfico. Por consiguiente, el comportamiento de los vehículos en materia de seguridad debe mejorarse aún más en el marco de un enfoque integrado de la seguridad vial y con el fin de reforzar la protección de los usuarios vulnerables de la vía pública.

- (4) 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 mortales, será necesario introducir algunas de las nuevas tecnologías pertinentes.
- (5) En el contexto del Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵, la Comisión evaluó la viabilidad de ampliar los requisitos existentes en dicho Reglamento relativos a la instalación de determinados sistemas (a saber, sistemas avanzados de frenado de emergencia y sistemas de control de la presión de los neumáticos) a determinadas categorías de vehículos, de manera que aquellos se aplicaran a todas las categorías de vehículos. La Comisión también evaluó la viabilidad técnica y económica y la madurez de mercado relativas a la imposición de una nueva obligación de instalar otras funciones de seguridad avanzadas. Partiendo de dichas evaluaciones, la Comisión publicó en diciembre de 2016 un informe para el Parlamento Europeo y el Consejo titulado «Salvar vidas: impulsar la seguridad de los vehículos en la UE»²⁶. En el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña dicho informe se identificaron y propusieron 19 posibles medidas reglamentarias que serían eficaces para reducir aún más la cifra de accidentes de tráfico y de víctimas mortales y heridos.
- (6) Los sistemas como los asistentes de velocidad inteligentes, sistemas de mantenimiento del carril, sistemas de monitorización de la somnolencia y la atención del conductor y reconocimiento de distracciones del conductor, y el detector de marcha atrás albergan un elevado potencial de reducción de las cifras de víctimas de accidentes. Además, estos sistemas se basan en tecnologías que también se utilizarán en el despliegue de vehículos conectados y automatizados. Por consiguiente, deben establecerse normas armonizadas y procedimientos de ensayo para la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a dichos sistemas y para la homologación de tipo de tales sistemas como unidades técnicas independientes a escala de la Unión.
- (7) La introducción de registradores de datos de eventos (accidentes) que almacenen una serie de datos cruciales del vehículo a lo largo de un breve plazo antes, en el transcurso y después de un suceso desencadenante (por ejemplo, el despliegue de un airbag) constituye un paso valioso para obtener datos más precisos y exhaustivos sobre accidentes. Por tanto, los vehículos de motor deben estar equipados con estos registradores de ese tipo. También debería ser un requisito que dichos registradores sean capaces de grabar y almacenar datos de manera que los Estados miembros puedan utilizarlos para realizar análisis de seguridad vial y evaluar la eficacia de medidas concretas que se hayan adoptado.

²⁵ Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1).

²⁶ COM(2016) 787 final.

- (8) Todo tratamiento de datos personales, como la información sobre el conductor tratada en los registradores de datos de eventos (accidentes) o la información sobre el conductor relativa a la monitorización de la somnolencia o de la atención, o bien al reconocimiento avanzado de distracciones, deberá efectuarse de conformidad con la legislación de la UE en materia de protección de datos, en particular el Reglamento general de protección de datos²⁷. Además, el tratamiento de datos personales recogidos por medio del sistema eCall basado en el número 112 integrado en los vehículos estará sujeto a salvaguardias específicas²⁸.
- (9) El Reglamento (CE) n.º 661/2009 exige a las furgonetas, los vehículos utilitarios deportivos y los vehículos polivalentes del cumplimiento de los requisitos de seguridad debido a la altura de los asientos y a las características de la masa del vehículo. Dado el aumento del índice de penetración en el mercado de estos vehículos (de únicamente un 3 % en 1996 al 14 % en 2016) y los avances tecnológicos en materia de controles de la seguridad eléctrica posteriores a una colisión, tales exenciones están desfasadas e injustificadas. Por lo tanto, deben eliminarse las exenciones y aplicarse a tales categorías toda la gama de requisitos en materia de sistemas avanzados de los vehículos.
- (10) El Reglamento (CE) n.º 661/2009 logró una simplificación significativa de la legislación de la Unión al sustituir 38 directivas por reglamentos equivalentes de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (reglamentos de la CEPE) cuyo cumplimiento es obligatorio en virtud de la Decisión 97/836/CE del Consejo²⁹. Con el fin de lograr una mayor simplificación, debe sustituirse más reglamentación de la UE por reglamentos de la CEPE vigentes que se apliquen obligatoriamente en la Unión. Por otra parte, la Comisión debe promover y apoyar el trabajo en curso en el ámbito de la CEPE con el fin de establecer, sin demora alguna y de conformidad con las normas más estrictas de seguridad vial disponibles, los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los sistemas de seguridad de los vehículos previstos en el presente Reglamento.
- (11) Los reglamentos de la CEPE y sus modificaciones a los que la Unión haya dado su voto favorable o que la Unión aplique de acuerdo con la Decisión 97/836/CE deben incorporarse a la legislación de la UE sobre homologación de tipo. En consecuencia, debe delegarse en la Comisión la facultad para modificar la lista de reglamentos de la CEPE que se aplican obligatoriamente, con el fin de garantizar su actualización.
- (12) El Reglamento (CE) n.º 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁰ establece los requisitos para la protección de peatones, ciclistas y otros usuarios vulnerables de la vía pública en forma de ensayos de conformidad y valores límite para la homologación

²⁷ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

²⁸ Reglamento (UE) 2015/758 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo a los requisitos de homologación de tipo para el despliegue del sistema eCall basado en el número 112 integrado en los vehículos y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 77).

²⁹ Decisión 97/836/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 1997 (DO L 346 de 17.12.1997, p. 78).

³⁰ Reglamento (CE) n.º 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 2003/102/CE y 2005/66/CE (DO L 35 de 4.2.2009, p. 1).

de vehículos en relación con su estructura frontal y para la homologación de sistemas de protección delantera (por ejemplo, barras parachoques). Desde la adopción del Reglamento (CE) n.º 78/2009, se ha avanzado en el desarrollo de requisitos técnicos y procedimientos de ensayo de los vehículos en la CEPE con el fin de adecuarse al progreso técnico. El Reglamento de la CEPE n.º 127³¹ también se aplica actualmente en la Unión a la homologación de tipo de vehículos de motor.

- (13) Tras la adopción del Reglamento (CE) n.º 79/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo³², los requisitos técnicos y los procedimientos de ensayo para la homologación de vehículos impulsados por hidrógeno y componentes y sistemas de hidrógeno han seguido desarrollándose en el ámbito de la CEPE para adecuarse al progreso técnico. El Reglamento de la CEPE n.º 134³³ también se aplica actualmente en la Unión a la homologación de tipo de sistemas de hidrógeno en vehículos de motor. Además de estos requisitos, también se aplican criterios de calidad a los materiales utilizados en los sistemas de vehículos de hidrógeno comprimido, aunque actualmente solo se han establecido dentro de la Unión.
- (14) En aras de la claridad, la racionalidad y la simplificación, los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 deben derogarse y sustituirse por el presente Reglamento.
- (15) Históricamente, las normas de la Unión han limitado la longitud total de las combinaciones de camión, lo que ha dado lugar a los típicos diseños de «cabina sobre el motor», ya que maximizan el espacio de carga. Sin embargo, la posición elevada del conductor dio lugar a un aumento de ángulos muertos y a una menor visibilidad directa alrededor de la cabina del camión. Se trata de un factor importante en los accidentes de camiones en los que se ven envueltos usuarios vulnerables de la vía pública. El número de víctimas podría reducirse significativamente mediante la mejora de la visión directa. Por tanto, deben introducirse requisitos para mejorar la visión directa.
- (16) Dada la importancia que conceden las normas de seguridad de los vehículos de la UE a la protección de los usuarios vulnerables de la vía pública, velando, entre otras cosas, por la visibilidad adecuada de los conductores, los Estados miembros y las autoridades locales deben abstenerse de exigir la colocación de cualquier tipo de etiqueta, viñeta o pegatina, sea cual sea su finalidad, en ninguna parte de la superficie transparente del acristalamiento de los vehículos. Además, las autoridades nacionales deben velar por que los parabrisas y las ventanillas laterales se mantengan libres de etiquetas, viñetas, pegatinas y cualquier otro elemento que pueda afectar a la visión, para no menoscabar la eficacia de la legislación de la Unión sobre la visibilidad de los conductores.
- (17) Los vehículos automatizados y conectados pueden contribuir enormemente a reducir el número de víctimas mortales en carretera, ya que se calcula que en torno al 90 % de los accidentes de tráfico se debe a errores humanos. Dado que los vehículos automatizados van a asumir gradualmente las tareas del conductor, deben adoptarse

³¹ Reglamento n.º 127 por el que se establecen disposiciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de motor por lo que se refiere a la seguridad de los peatones.

³² Reglamento (CE) n.º 79/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno y que modifica la Directiva 2007/46/CE (DO L 35 de 4.2.2009, p. 32).

³³ Reglamento n.º 134 de la CEPE por el que se establecen disposiciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de motor y sus componentes en relación con el rendimiento en cuanto a seguridad de los vehículos de hidrógeno.

normas y requisitos técnicos armonizados para los sistemas de vehículos automatizados a escala de la Unión.

- (18) El pelotón de vehículos alberga el potencial de lograr un transporte más seguro, limpio y eficiente en el futuro. En previsión de la introducción de la tecnología de pelotón de vehículos y las normas pertinentes, será necesario contar con un marco normativo que incluya reglas y procedimientos armonizados. A este respecto, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados con el fin de establecer un formato armonizado para el intercambio de datos a los efectos de la formación de un pelotón de vehículos multimarca, en cumplimiento de la legislación de la UE en materia de protección de datos.
- (19) La Unión debe seguir promoviendo el desarrollo de los requisitos técnicos relativos al ruido de los neumáticos, la resistencia a la rodadura y su adherencia en superficie mojada en el ámbito de la CEPE. Esto se debe a que el Reglamento n.º 117 de la CEPE contiene ahora estas disposiciones detalladas. El proceso de adaptación de los requisitos de los neumáticos para adecuarse al progreso técnico debe continuar en el ámbito de la CEPE, con el objetivo concreto de garantizar que el rendimiento de los neumáticos también se evalúe al final de su vida útil según su estado de desgaste, así como de promover la idea de que los neumáticos deben cumplir los requisitos a lo largo de su vida útil y no ser sustituidos prematuramente. Los requisitos vigentes con arreglo al Reglamento (CE) n.º 661/2009 relativos a la eficacia de los neumáticos deben sustituirse por los equivalentes de los reglamentos de la CEPE.
- (20) A fin de garantizar la eficacia del presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a los requisitos de homologación de tipo relativos a la seguridad, la construcción general y la eficacia medioambiental de los vehículos de motor y de sus remolques, y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016³⁴. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupan de la preparación de actos delegados.
- (21) En vista de la armonización de la legislación de la Unión relativa al procedimiento reglamentario con el marco jurídico introducido por el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y con el fin de simplificar aún más la legislación de la Unión en el ámbito de la seguridad de los vehículos, deben derogarse los reglamentos siguientes y sustituirse por actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento:
- Reglamento (CE) n.º 631/2009 de la Comisión³⁵,

³⁴ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

³⁵ Reglamento (CE) n.º 631/2009 de la Comisión, de 22 de julio de 2009, por el que se establecen las normas de desarrollo del anexo I del Reglamento (CE) n.º 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y

- Reglamento (UE) n.º 406/2010 de la Comisión³⁶,
- Reglamento (UE) n.º 672/2010 de la Comisión³⁷,
- Reglamento (UE) n.º 1003/2010 de la Comisión³⁸,
- Reglamento (UE) n.º 1005/2010 de la Comisión³⁹,
- Reglamento (UE) n.º 1008/2010 de la Comisión⁴⁰,
- Reglamento (UE) n.º 1009/2010 de la Comisión⁴¹,
- Reglamento (UE) n.º 19/2011 de la Comisión⁴²,
- Reglamento (UE) n.º 109/2011 de la Comisión⁴³,

otros usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y por el que se derogan las Directivas 2003/102/CE y 2005/66/CE (DO L 195 de 25.7.2009, p. 1).

³⁶ Reglamento (UE) n.º 406/2010 de la Comisión, de 26 de abril de 2010, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 79/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la homologación de los vehículos de motor impulsados por hidrógeno (DO L 122 de 18.5.2010, p. 1).

³⁷ Reglamento (UE) n.º 672/2010 de la Comisión, de 27 de julio de 2010, relativo a los requisitos de homologación de tipo en lo que se refiere a los dispositivos de deshielo y de desempañado del parabrisas de determinados vehículos de motor y por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 196 de 28.7.2010, p. 5).

³⁸ Reglamento (UE) n.º 1003/2010 de la Comisión, de 8 de noviembre de 2010, relativo a los requisitos para la homologación de tipo del emplazamiento y la instalación de las placas de matrícula traseras en los vehículos de motor y sus remolques y por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 291 de 9.11.2010, p. 22).

³⁹ Reglamento (UE) n.º 1005/2010 de la Comisión, de 8 de noviembre de 2010, relativo a los requisitos de homologación de tipo para los dispositivos de remolque de los vehículos de motor y por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 291 de 9.11.2010, p. 36).

⁴⁰ Reglamento (UE) n.º 1008/2010 de la Comisión, de 9 de noviembre de 2010, relativo a los requisitos de homologación de tipo en lo que se refiere a los limpiaparabrisas y lavaparabrisas de determinados vehículos de motor y por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 292 de 10.11.2010, p. 2).

⁴¹ Reglamento (UE) n.º 1009/2010 de la Comisión, de 9 de noviembre de 2010, sobre los requisitos de homologación de tipo de los guardabarros de determinados vehículos de motor y por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 292 de 10.11.2010, p. 21).

⁴² Reglamento (UE) n.º 19/2011 de la Comisión, de 11 de enero de 2011, sobre los requisitos de homologación de tipo en lo referente a la placa reglamentaria del fabricante y al número de bastidor de los vehículos de motor y sus remolques, y por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 8 de 12.1.2011, p. 1).

⁴³ Reglamento (UE) n.º 109/2011 de la Comisión, de 27 de enero de 2011, que aplica el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo con respecto a los requisitos de homologación de tipo para determinadas categorías de vehículos de motor y sus remolques en relación con los sistemas antiproyección (DO L 34 de 9.2.2011, p. 2).

- Reglamento (UE) n.º 458/2011 de la Comisión⁴⁴,
 - Reglamento (UE) n.º 65/2012 de la Comisión⁴⁵,
 - Reglamento (UE) n.º 130/2012 de la Comisión⁴⁶,
 - Reglamento (UE) n.º 347/2012 de la Comisión⁴⁷,
 - Reglamento (UE) n.º 351/2012 de la Comisión⁴⁸,
 - Reglamento (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión⁴⁹,
 - Reglamento (UE) 2015/166 de la Comisión⁵⁰.
- (22) Dado que las homologaciones expedidas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 78/2009, el Reglamento (CE) n.º 79/2009, el Reglamento (CE) n.º 661/2009 y sus medidas de aplicación deben considerarse equivalentes, las disposiciones transitorias deben garantizar que dichas homologaciones no se invaliden a menos que los requisitos pertinentes cambien por efecto del presente Reglamento o se modifiquen por efecto de la legislación de aplicación.
- (23) En lo que respecta a las fechas de la negativa a conceder la homologación de tipo UE, la denegación de la matriculación del vehículo y la prohibición de la comercialización o la puesta en servicio de los componentes y las unidades técnicas independientes, estas fechas deben establecerse para cada elemento regulado.

⁴⁴ Reglamento (UE) n.º 458/2011 de la Comisión, de 12 de mayo de 2011, relativo a los requisitos de homologación de tipo para los vehículos de motor y sus remolques en relación con la instalación de los neumáticos y por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 124 de 13.5.2011, p. 11).

⁴⁵ Reglamento (UE) n.º 65/2012 de la Comisión, de 24 de enero de 2012, por el que se ejecuta el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo referente a los indicadores de cambio de velocidad y se modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 28 de 31.1.2012, p. 24).

⁴⁶ Reglamento (UE) n.º 130/2012 de la Comisión, de 15 de febrero de 2012, relativo a los requisitos de homologación de tipo para determinados vehículos de motor con respecto al acceso al vehículo y su maniobrabilidad y por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 43 de 16.2.2012, p. 6).

⁴⁷ Reglamento (UE) n.º 347/2012 de la Comisión, de 16 de abril de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los requisitos de homologación de tipo para determinadas categorías de vehículos de motor con respecto a los sistemas avanzados de frenado de emergencia (DO L 109 de 21.4.2012, p. 1).

⁴⁸ Reglamento (UE) n.º 351/2012 de la Comisión, de 23 de abril de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos de homologación de tipo para la instalación de sistemas de advertencia de abandono del carril en los vehículos de motor (DO L 110 de 24.4.2012, p. 18).

⁴⁹ Reglamento (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los requisitos de homologación de tipo relativos a las masas y dimensiones de los vehículos de motor y de sus remolques y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 353 de 21.12.2012, p. 31).

⁵⁰ Reglamento (UE) 2015/166 de la Comisión, de 3 de febrero de 2015, por el que se completa y modifica el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la inclusión de determinados procedimientos, métodos de evaluación y requisitos técnicos específicos, y por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 109/2011 y (UE) n.º 458/2011 (DO L de 4.2.2015, p. 3).

- (24) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, garantizar el buen funcionamiento del mercado interior mediante la introducción de requisitos técnicos comunes relativos a la seguridad y la eficacia medioambiental de los vehículos de motor y sus remolques, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a las dimensiones de la acción puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar estos objetivos.
- (25) Los requisitos técnicos detallados y los procedimientos de ensayo específicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor y sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes deben establecerse en actos delegados antes de que comience a aplicarse el presente Reglamento. Al mismo tiempo, los fabricantes deben contar con tiempo suficiente para adaptarse a las disposiciones del presente Reglamento y a los actos delegados adoptados en virtud de este. Por este motivo, debe diferirse la aplicación del presente Reglamento.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I

OBJETO, ÁMBITO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece requisitos:

1. para la homologación de tipo de vehículos y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes diseñados y contruidos para dichos vehículos, referentes a sus características generales y su seguridad, así como a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública;
2. para la homologación de tipo de los vehículos de motor, en relación con los sistemas de control de la presión de los neumáticos, en lo que respecta a su seguridad, la eficiencia del combustible y las emisiones de CO₂; y
3. para la homologación de tipo de los neumáticos de nueva fabricación en lo que respecta a su seguridad y eficacia medioambiental.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de las categorías M, N y O definidos en el artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/... y a los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes diseñados y contruidos para dichos vehículos con arreglo a lo dispuesto en los artículos 4 a 11 del presente Reglamento.

Artículo 3

Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las definiciones establecidas en el artículo 3 del Reglamento (UE) 2018/....

Asimismo, serán de aplicación las siguientes definiciones:

- 1) «Usuario vulnerable de la vía pública»: usuario de la vía pública que conduce un vehículo de motor de dos ruedas o usuario de la vía pública no motorizado, como un ciclista o un peatón.
- 2) «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 esta con el paso del tiempo y de transmitir la información correspondiente al usuario mientras el vehículo está en marcha.
- 3) «Asistente de velocidad inteligente»: sistema que ayuda al conductor a mantener la velocidad adecuada al entorno de la vía proporcionándole información háptica a través del pedal del acelerador en función de la información sobre la limitación de velocidad obtenida mediante la observación de la señalización vial, sobre la base de las señales de la infraestructura o los datos de mapas electrónicos, o ambas cosas, y puesta a disposición en el vehículo.
- 4) «Interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque»: interfaz estándar que facilita la instalación de alcoholímetros antiarranque como accesorio en los vehículos de motor.
- 5) «Sistema de monitorización de la somnolencia y la atención del conductor»: sistema que evalúa el estado de alerta del conductor analizando los sistemas del vehículo y que, en caso necesario, avisa al conductor.
- 6) «Reconocimiento avanzado de distracciones»: sistema capaz de reconocer el nivel de atención visual del conductor con respecto a la situación del tráfico y que, en caso necesario, avisa al conductor.
- 7) «Señal de frenado de emergencia»: destello rápido de las luces de frenado que indica a los demás usuarios de la vía pública que circulan por detrás que se está aplicando al vehículo una fuerza de ralentización elevada con respecto a las condiciones imperantes en la vía pública.
- 8) «Detector de marcha atrás»: cámara, monitor, sistema óptico o de detección que informa al conductor de la presencia de personas u objetos detrás del vehículo, y cuyo objetivo principal es evitar colisiones al dar marcha atrás.
- 9) «Sistema de advertencia de abandono del carril»: sistema que advierte al conductor de que el vehículo se está saliendo del carril por el que circula.
- 10) «Sistema avanzado de frenado de emergencia»: sistema capaz de detectar automáticamente una posible colisión y de activar el sistema de frenado del vehículo para desacelerarlo con el fin de evitar o atenuar una colisión.
- 11) «Sistema de mantenimiento del carril»: sistema que monitoriza la posición del vehículo con respecto a los límites del carril y que aplica un par al volante de dirección, o presión a los frenos, al menos cuando el vehículo abandona o está a punto de abandonar el carril y existe un riesgo inminente de colisión.

- 12) «Interruptor principal de control del vehículo»: dispositivo mediante el cual el equipo electrónico de a bordo pasa de estar apagado, como ocurre cuando el vehículo está estacionado sin su conductor, al modo normal de funcionamiento.
- 13) «Registrador de datos de eventos (accidentes)»: sistema que registra y almacena parámetros e información críticos relacionados con una colisión antes, en el transcurso y después de esta.
- 14) «Sistema de protección delantera»: estructura o estructuras independientes, como una barra parachoques o un parachoques adicional, complementarias al parachoques del equipamiento original, cuya finalidad es proteger la superficie externa del vehículo de daños en caso de colisión con un objeto, a excepción de las estructuras con una masa inferior a 0,5 kg destinadas a proteger únicamente los faros del vehículo.
- 15) «Parachoques»: toda estructura externa de la parte delantera inferior del vehículo, junto con cualquier accesorio que incluya, destinada a proteger el vehículo en caso de colisión frontal a velocidad reducida con otro vehículo; no incluye los sistemas de protección delantera.
- 16) «Vehículo impulsado por hidrógeno»: todo vehículo de motor que utiliza hidrógeno como combustible de propulsión.
- 17) «Sistema de hidrógeno»: conjunto de componentes de hidrógeno y de conectores instalados en un vehículo impulsado por hidrógeno, a excepción del sistema de propulsión impulsado por hidrógeno o la unidad de potencia auxiliar.
- 18) «Sistema de propulsión impulsado por hidrógeno»: el motor de combustión interna o el sistema de pilas de combustible utilizado para la propulsión del vehículo.
- 19) «Componente de hidrógeno»: el depósito de hidrógeno y las demás piezas del vehículo impulsado por hidrógeno que están en contacto directo con el hidrógeno o que forman parte de un sistema de hidrógeno.
- 20) «Depósito de hidrógeno»: componente del sistema de hidrógeno en el que se almacena el volumen primario de combustible de hidrógeno.
- 21) «Vehículo automatizado»: vehículo de motor diseñado y construido para desplazarse de manera autónoma durante períodos de tiempo prolongados sin supervisión humana continuada.
- 22) «Sistema de monitorización de la disponibilidad del conductor»: sistema que evalúa si el conductor está en condiciones de asumir la función de conducción de un vehículo automatizado en situaciones concretas, si procede.
- 23) «Pelotón de vehículos»: unión de dos o más vehículos en un convoy por medio de tecnología de conectividad y de sistemas de apoyo a la conducción automatizada, que permite a los vehículos mantener automáticamente entre sí una corta distancia fija mientras están conectados durante determinadas partes de un trayecto y adaptarse a los cambios de desplazamiento del vehículo guía con poca o ninguna intervención de los conductores.
- 24) «Masa máxima»: masa máxima técnicamente admisible declarada por el fabricante.
- 25) «Pilar A»: soporte delantero y exterior del techo, que va del chasis al techo del vehículo.
- 26) «Ángulo del sistema de protección delantera»: punto de contacto del sistema de protección delantera con un plano vertical que forma un ángulo de 60° con el plano

vertical longitudinal del vehículo y es tangencial a la superficie exterior del sistema de protección delantera.

- 27) «Altura inferior del sistema de protección delantera»: en cualquier posición transversal, distancia vertical entre el suelo y la línea de referencia inferior del sistema de protección delantera, con el vehículo en disposición normal de circulación.

CAPÍTULO II

OBLIGACIONES DE LOS FABRICANTES

Artículo 4

Obligaciones generales y requisitos técnicos

1. Los fabricantes demostrarán que todos los vehículos nuevos comercializados, matriculados o puestos en servicio, así como todos los nuevos sistemas, componentes y unidades técnicas independientes comercializados o puestos en servicio, disponen de una homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento y en los actos delegados adoptados en virtud de este.
2. La homologación de tipo con arreglo a los reglamentos de la CEPE enumerados en el anexo II se considerará una homologación de tipo UE de conformidad con el presente Reglamento y con los actos delegados adoptados en virtud de este.
3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados en virtud del artículo 12 al objeto de modificar el anexo I para tener en cuenta los avances técnicos y normativos mediante la introducción y la actualización de las referencias a los Reglamentos de la CEPE, así como a las series de modificaciones pertinentes que se aplican con carácter obligatorio.
4. 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 vulnerables de la vía pública.
5. Los fabricantes se asegurarán asimismo de que los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes cumplan los requisitos aplicables enumerados en el anexo II con efecto a partir de las fechas especificadas en dicho anexo, así como los requisitos técnicos detallados y los procedimientos de ensayo establecidos en los actos delegados adoptados con arreglo al presente Reglamento, incluidos los requisitos relativos a:
 - a) sistemas de sujeción, ensayos de colisión, integridad del sistema de combustible y seguridad eléctrica de alta tensión;
 - b) peatones, ciclistas, visión y visibilidad;
 - c) carrocería del vehículo, frenos, neumáticos y dirección;
 - d) instrumentos a bordo, sistema eléctrico, alumbrado del vehículo y protección contra el uso no autorizado, incluidos ciberataques;
 - e) comportamiento del conductor y del sistema;
 - f) construcción y características generales de los vehículos.
6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados en virtud del artículo 12 al objeto de modificar el anexo II para tener en cuenta los avances técnicos y normativos, en

particular en relación con las cuestiones enumeradas en las letras a) a f) del apartado 5 del presente artículo, y con vistas a garantizar un alto nivel de seguridad general de los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes, y un nivel elevado de protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública.

7. Con el fin de garantizar que se alcanza un nivel elevado de seguridad general de los vehículos y de protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 12 al objeto de establecer normas detalladas relativas a los procedimientos de ensayo específicos y los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes en relación con los requisitos enumerados en el anexo II.

Artículo 5

Disposiciones específicas relativas a los sistemas de control de la presión de los neumáticos y a los neumáticos de los vehículos

1. Los vehículos estarán equipados con un sistema preciso de control de la presión de los neumáticos capaz de advertir al conductor en el interior del vehículo en caso de que se produzca una pérdida de presión en cualquier neumático, en aras de la optimización del consumo de combustible y de la seguridad vial, en un amplio abanico de condiciones viarias y ambientales.

2. Los sistemas de control de la presión de los neumáticos deberán diseñarse de modo que se evite su reajuste o recalibrado en caso de baja presión de los neumáticos.

3. Todos los neumáticos comercializados cumplirán los requisitos de seguridad y de eficacia medioambiental establecidos en los correspondientes actos reglamentarios enumerados en el anexo II del presente Reglamento.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 12 por los que se establezcan normas detalladas sobre los procedimientos de ensayo y los requisitos técnicos específicos para:

- a) la homologación de tipo de vehículos en relación con sus sistemas de control de la presión de los neumáticos;
- b) la homologación de tipo de neumáticos, incluidos los requisitos técnicos relativos a su instalación.

Artículo 6

Sistemas avanzados para los vehículos para todas las categorías de vehículos de motor

1. Los vehículos de motor estarán equipados con los siguientes sistemas avanzados:

- a) asistente de velocidad inteligente;
- b) interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque;
- c) sistema de monitorización de la somnolencia y la atención del conductor;

- d) reconocimiento avanzado de distracciones;
 - e) señal de frenado de emergencia;
 - f) detector de marcha atrás.
2. Los asistentes de velocidad inteligentes deberán tener las siguientes especificaciones mínimas:
- a) será posible que el conductor perciba a través del pedal del acelerador que se ha alcanzado o superado el límite de velocidad aplicable;
 - b) no será posible desactivar o suprimir el sistema;
 - c) será posible que el conductor supere gradualmente la velocidad del vehículo indicada por el sistema mediante el accionamiento normal del pedal del acelerador, sin necesidad de recurrir a la función «kick-down».
 - d) si se conecta un sistema de control de crucero, el sistema del asistente de velocidad inteligente deberá adaptarse automáticamente a cualquier límite de velocidad inferior.
3. Se considerará que un vehículo de motor equipado con un sistema de reconocimiento avanzado de distracciones con arreglo al apartado 1, letra d), cumple asimismo el requisito de la letra c) de dicho apartado.
4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 12 por los que se establezcan normas detalladas sobre los procedimientos de ensayo y los requisitos técnicos específicos para:
- a) la homologación de tipo de vehículos con respecto a los sistemas avanzados para los vehículos enumerados en el apartado 1;
 - b) la homologación de tipo de los sistemas avanzados para los vehículos enumerados en las letras a) y f) de dicho apartado como unidades técnicas independientes.

Artículo 7

Requisitos específicos relativos a turismos y vehículos comerciales ligeros

1. Aparte de los demás requisitos del presente Reglamento y de los actos delegados adoptados en virtud de este que sean aplicables a los vehículos de las categorías M₁ y N₁, dichos vehículos cumplirán los requisitos establecidos en los apartados 2 a 6 del presente artículo y en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 7.
2. Los vehículos de las categorías M₁ y N₁ estarán equipados con sistemas avanzados de frenado de emergencia diseñados y montados en dos fases y que permitan:
- a) detectar los vehículos en movimiento y los obstáculos fijos situados delante del vehículo de motor en la primera fase;
 - b) ampliar la capacidad de detección para incluir también a usuarios vulnerables de la vía pública situados delante del vehículo de motor en la segunda fase.
3. Los vehículos de las categorías M₁ y N₁ estarán equipados con un sistema de mantenimiento del carril.
4. Los sistemas avanzados de frenado de emergencia y de mantenimiento del carril deberán cumplir, en particular, los siguientes requisitos:

- a) solo será posible apagar los sistemas uno a uno, con el vehículo inmovilizado y el freno de estacionamiento accionado, mediante una secuencia compleja de acciones que deberá llevar a cabo el conductor;
- b) los sistemas se hallarán en modo de funcionamiento normal cada vez que se active el interruptor principal de control del vehículo.
- c) será posible desactivar fácilmente las advertencias acústicas, si bien dicha acción no podrá, al mismo tiempo, desactivar funciones del sistema que no sean tales advertencias acústicas.

5. Los vehículos de las categorías M_1 y N_1 estarán equipados con un registrador de datos de eventos (accidentes). Los registradores de datos de eventos (accidentes) deberán cumplir los siguientes requisitos concretos:

- a) los datos que puedan registrar y almacenar con respecto al periodo anterior, simultáneo y posterior a una colisión incluirán, como mínimo, la velocidad del vehículo, el estado y la velocidad de activación de sus sistemas de seguridad y cualquier otro parámetro de entrada relevante referido a los sistemas de seguridad activa a bordo y de prevención de accidentes;
- b) no será posible desactivar los dispositivos;
- c) el modo en que estos puedan registrar y almacenar datos será tal que los datos estén protegidos frente a manipulaciones y puedan ponerse a disposición de las autoridades nacionales, con arreglo a la legislación nacional o de la Unión de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679, a través de una interfaz normalizada para el análisis de datos de accidentes, de manera que pueda identificarse el tipo, la versión y la variante precisos del vehículo y, en particular, los sistemas activos de seguridad y de prevención de accidentes instalados en él.

No obstante, los datos que un registrador de datos de eventos (accidentes) pueda grabar y almacenar no incluirán los cuatro últimos dígitos de la sección del indicador del vehículo correspondiente al número de información del vehículo ni ninguna otra información que pueda permitir identificar el vehículo concreto de que se trate.

6. Los vehículos de las categorías M_1 y N_1 se diseñarán y construirán de manera que dispongan de una zona ampliada de protección contra impactos en la cabeza, con el fin de mejorar la protección de los usuarios vulnerables de la vía pública y atenuar la gravedad de las lesiones que puedan sufrir en caso de colisión.

7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 12 por los que se establezcan normas detalladas sobre los procedimientos de ensayo y los requisitos técnicos específicos para:

- a) la homologación de tipo de vehículos con respecto a los requisitos establecidos en los apartados 2 a 6 del presente artículo;
- b) la homologación de tipo de los registradores de datos de eventos (accidentes) como unidades técnicas independientes.

Artículo 8

Sistemas de protección delantera para turismos y vehículos comerciales ligeros

1. Los sistemas de protección delantera, instalados como equipo de serie en vehículos de las categorías M_1 y N_1 o comercializados como unidades técnicas independientes para dichos

vehículos, cumplirán los requisitos establecidos en el apartado 2 del presente artículo, en el anexo IV y en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 3 del presente artículo.

2. Los sistemas de protección delantera comercializados como unidades técnicas independientes irán acompañados de una lista detallada de tipos de vehículos, variantes y versiones para las que el sistema de protección delantera está homologado, así como de instrucciones de montaje claras.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados en virtud del artículo 12 al objeto de establecer procedimientos de ensayo y requisitos técnicos específicos para la homologación de tipo de los sistemas de protección delantera mencionados en el apartado 1 del presente artículo, incluidos los requisitos técnicos relativos a su construcción e instalación.

Artículo 9

Requisitos específicos relativos a autobuses y camiones

1. Aparte de los demás requisitos del presente Reglamento y de los actos delegados adoptados en virtud de este que sean aplicables a los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃, dichos vehículos cumplirán los requisitos establecidos en los apartados 2 a 5 del presente artículo y en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 7. Los vehículos de las categorías M₂ y M₃ también cumplirán el requisito establecido en el apartado 6.

2. Los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃ estarán equipados con un sistema de advertencia de abandono de carril y un sistema avanzado de frenado de emergencia que cumplan los requisitos establecidos en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 7.

3. Los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃ estarán equipados con sistemas avanzados capaces de detectar a usuarios vulnerables de la vía pública situados a corta distancia de la parte delantera o lateral del vehículo y de emitir una advertencia o evitar colisiones con estos usuarios vulnerables de la vía pública.

4. Con respecto a los sistemas contemplados en los apartados 2 y 3 del presente artículo, estos deberán cumplir, en particular, los siguientes requisitos:

- a) solo será posible apagar los sistemas uno a uno, con el vehículo inmovilizado y el freno de estacionamiento accionado, mediante una secuencia compleja de acciones que deberá llevar a cabo el conductor;
- b) los sistemas se hallarán en modo de funcionamiento normal cada vez que se active el interruptor principal de control del vehículo.
- c) será posible desactivar fácilmente las advertencias acústicas, si bien dicha acción no podrá, al mismo tiempo, desactivar funciones del sistema que no sean tales advertencias acústicas.

5. Los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃ se diseñarán y construirán de modo que se mejore la visibilidad directa de los usuarios vulnerables de la vía pública desde el asiento del conductor.

6. Los vehículos de las categorías M₂ y M₃ con una capacidad superior a 22 pasajeros, aparte del conductor, y provistos de zonas destinadas a pasajeros de pie para permitir el desplazamiento frecuente de estos, se diseñarán y construirán de manera que sean accesibles para personas con movilidad reducida, incluidos los usuarios de sillas de ruedas.

7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 12 por los que se establezcan normas detalladas sobre los procedimientos de ensayo y los requisitos técnicos específicos para:

- a) la homologación de tipo de vehículos con respecto a los requisitos establecidos en los apartados 2 a 5 del presente artículo;
- b) la homologación de tipo de los sistemas mencionados en el apartado 3 del presente artículo como unidades técnicas independientes.

Artículo 10

Requisitos específicos relativos a vehículos impulsados por hidrógeno

1. Aparte de los demás requisitos del presente Reglamento y de los actos delegados adoptados en virtud de este que sean aplicables a los vehículos de las categorías M y N, los vehículos impulsados por hidrógeno de dichas categorías y sus componentes y sistemas de hidrógeno cumplirán los requisitos establecidos en el anexo V y en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 3 del presente artículo.

2. Los fabricantes se asegurarán de que los componentes y sistemas de hidrógeno se instalen de acuerdo con los requisitos establecidos en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 3. Los fabricantes también facilitarán, si es necesario, información para la inspección de los componentes y sistemas de hidrógeno durante la vida útil de los vehículos impulsados por hidrógeno.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 12 con objeto de:

- a) establecer normas detalladas sobre los procedimientos de ensayo y los requisitos técnicos específicos para la homologación de tipo de los vehículos impulsados por hidrógeno con respecto a sus sistemas de hidrógeno y para la homologación de tipo de los componentes de hidrógeno, incluidos los requisitos para su instalación.
- b) modificar el anexo V para adecuarlo al progreso técnico.

Artículo 11

Requisitos específicos relativos a los vehículos automatizados

1. Aparte de los demás requisitos del presente Reglamento y de los actos delegados adoptados en virtud de este que sean aplicables a los vehículos de las categorías correspondientes, los vehículos automatizados deberán cumplir los requisitos establecidos en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 2 del presente artículo en relación con lo siguiente:

- a) sistemas para sustituir el control del vehículo ejercido por el conductor, incluidos los de dirección, aceleración y frenado;
- b) sistemas para facilitar al vehículo información en tiempo real sobre su estado y el de la zona circundante;
- c) sistemas de monitorización de la disponibilidad del conductor;
- d) registradores de datos de eventos (accidentes) para vehículos automatizados;
- e) formato armonizado de intercambio de datos en caso, por ejemplo, de formación de un pelotón de vehículos multimarca.

2. Al objeto de garantizar el funcionamiento seguro de los vehículos automatizados en las vías públicas, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados en virtud del artículo 12 con vistas a establecer los requisitos relativos a los sistemas y otros elementos enumerados en las letras a) a e) del apartado 1 del presente artículo, y para establecer las normas detalladas relativas a los procedimientos de ensayo específicos y a los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos automatizados en relación con dichos requisitos.

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 12

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 4, apartado 3, el artículo 4, apartado 6, el artículo 4, apartado 7, el artículo 5, apartado 4, el artículo 6, apartado 4, el artículo 7, apartado 7, el artículo 8, apartado 3, el artículo 9, apartado 7, el artículo 10, apartado 3 y el artículo 11, apartado 2, se conferirán a la Comisión por un periodo indefinido a partir del [OP: *indíquese la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*].
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 4, apartado 3, el artículo 4, apartado 6, el artículo 4, apartado 7, el artículo 5, apartado 4, el artículo 6, apartado 4, el artículo 7, apartado 7, el artículo 8, apartado 3, el artículo 9, apartado 7, el artículo 10, apartado 3 y el artículo 11, apartado 2, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 4, apartado 3, del artículo 4, apartado 6, del artículo 4, apartado 7, del artículo 5, apartado 4, del artículo 6, apartado 4, del artículo 7, apartado 7, del artículo 8, apartado 3, del artículo 9, apartado 7, del artículo 10, apartado 3 y del artículo 11, apartado 2, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 13

Disposiciones transitorias

1. El presente Reglamento no invalidará ninguna homologación de tipo de la UE concedida a vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 78/2009, el Reglamento (CE) n.º 79/2009, el Reglamento (CE) n.º 661/2009 y sus medidas de ejecución, antes de [*OP: indíquese la fecha inmediatamente anterior a la fecha de aplicación de este Reglamento*], salvo que se hayan modificado los requisitos pertinentes que se aplican a dichos vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes o se hayan añadido requisitos nuevos por efecto del presente Reglamento y de los actos delegados adoptados con arreglo a él.
2. Las autoridades de homologación seguirán concediendo las ampliaciones de las homologaciones de tipo de la UE a que se hace referencia en el apartado 1 de este artículo.
3. No obstante lo dispuesto en el presente Reglamento, los Estados miembros seguirán permitiendo, hasta la fecha especificada en el anexo VI, la matriculación de los vehículos, así como la venta o la puesta en servicio de los componentes, no conformes con los requisitos de los Reglamentos de la CEPE pertinentes citados en dicho anexo.

Artículo 14

Fechas de aplicación

Con respecto a los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, las autoridades nacionales:

- a) con efecto a partir de las fechas establecidas en el anexo II, respecto de un requisito concreto, denegarán, por motivos relacionados con dicho requisito, la concesión de la homologación de tipo UE o la homologación de tipo nacional en relación con nuevos tipos de vehículos, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que no cumplan los requisitos del presente Reglamento y de los actos delegados adoptados en virtud de este;
- b) con efecto a partir de las fechas establecidas en el anexo II, respecto de un requisito concreto, considerarán, por motivos relacionados con dicho requisito, que los certificados de conformidad referidos a vehículos nuevos ya no son válidos a efectos del artículo 48 del Reglamento (UE) 2018/... y prohibirán el registro de dichos vehículos que no cumplan los requisitos del presente Reglamento y de los actos delegados adoptados en virtud de este;
- c) con efecto a partir de las fechas establecidas en el anexo II, respecto de un requisito concreto, prohibirán, por motivos relacionados con dicho requisito, la comercialización o la entrada en servicio de componentes y unidades técnicas independientes que no cumplan los requisitos del presente Reglamento y de los actos delegados adoptados en virtud de este.

Artículo 15

Modificaciones del Reglamento (UE) 2018/...

El anexo II del Reglamento (UE) 2018/... queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo III del presente Reglamento.

Artículo 16

Derogación

1. Quedan derogados con efecto a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009, (CE) n.º 631/2009 y (CE) n.º 661/2009 y los Reglamentos (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) n.º 2015/166.

2. Las referencias a los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 se entenderán hechas al presente Reglamento.

Artículo 17

Entrada en vigor y aplicación

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del [OP: *indíquese la fecha 36 meses posterior a la de entrada en vigor del presente Reglamento*].

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