

DIRECTIVA 2005/39/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 7 de septiembre de 2005****por la que se modifica la Directiva 74/408/CEE del Consejo, relativa a los asientos, a sus anclajes y a los apoyacabezas de los vehículos de motor****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) Las investigaciones realizadas han puesto de manifiesto que el uso de cinturones de seguridad y de sistemas de retención puede contribuir a disminuir de manera significativa el número de muertes y la gravedad de las heridas en caso de accidente, incluso cuando se produce el vuelco del vehículo. Su instalación en todas las categorías de vehículos constituiría, sin duda, un paso importante para aumentar la seguridad vial y, por consiguiente, salvar vidas.
- (2) El equipamiento de todos los vehículos con cinturones de seguridad puede suponer un beneficio considerable para la sociedad.
- (3) El Parlamento Europeo, en su Resolución de 18 de febrero de 1986 sobre medidas comunes para disminuir los accidentes de carretera, que formaba parte del programa comunitario en materia de seguridad vial ⁽³⁾, hizo hincapié en la necesidad de establecer la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad para todos los pasajeros, incluidos los niños, excepto en los vehículos destinados al servicio público. Por consiguiente, en lo relativo a la instalación obligatoria de cinturones de seguridad y sistemas de retención, hay que distinguir entre los autobuses destinados al servicio público y los demás vehículos.
- (4) Con arreglo a la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos de motor y de sus remolques ⁽⁴⁾, el

sistema de homologación comunitario sólo se implantó para todos los vehículos nuevos de la categoría M₁ a partir del 1 de enero de 1998. En consecuencia, únicamente los vehículos de la categoría M₁ homologados después de esa fecha están obligados a disponer de asientos, anclajes de asientos y apoyacabezas que cumplan lo dispuesto en la Directiva 74/408/CEE ⁽⁵⁾.

- (5) Hasta que el sistema de homologación comunitario se extienda a todas las categorías de vehículos y en beneficio de la seguridad vial, conviene instalar en los vehículos pertenecientes a las categorías diferentes de la M₁ asientos y anclajes de asientos compatibles con la instalación de anclajes de cinturones de seguridad.

- (6) En la Directiva 74/408/CEE ya se incluyen todas las disposiciones técnicas y administrativas que permiten la homologación de vehículos de categorías diferentes de la M₁. Por consiguiente, no es necesario que los Estados miembros introduzcan nuevas disposiciones.

- (7) Desde la entrada en vigor de la Directiva 96/37/CE de la Comisión, de 17 de junio de 1996, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 74/408/CEE del Consejo ⁽⁶⁾, varios Estados miembros ya han establecido la obligatoriedad de cumplir lo dispuesto en la misma respecto de determinadas categorías de vehículos diferentes de la M₁. Por tanto, los fabricantes y sus proveedores han desarrollado la tecnología adecuada.

- (8) Las investigaciones realizadas han puesto de manifiesto que no es posible equipar los asientos orientados hacia los lados con cinturones de seguridad que garanticen a los ocupantes el mismo nivel de seguridad que los asientos orientados hacia delante. Por motivos de seguridad, conviene prohibir dichos asientos en determinadas categorías de vehículos.

- (9) Las disposiciones que permiten asientos orientados hacia los lados con cinturones con dos puntos de anclaje en algunos modelos de vehículos de la categoría M₃ deben tener carácter provisional a la espera de la entrada en vigor de la legislación comunitaria por la que se refundirá la Directiva 70/156/CEE y se ampliará el procedimiento de homologación comunitaria a todos los vehículos, incluidos los vehículos de la categoría M₃.

- (10) Debe modificarse la Directiva 74/408/CEE en consecuencia.

⁽¹⁾ DO C 80 de 30.3.2004, p. 6.

⁽²⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 17 de diciembre de 2003 (DO C 91 E de 15.4.2004, p. 487), Posición Común del Consejo de 24 de enero de 2005 (DO C 111 E de 11.5.2005, p. 33), Posición del Parlamento Europeo de 26 de mayo de 2005 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 12 de julio de 2005.

⁽³⁾ DO C 68 de 24.3.1986, p. 35.

⁽⁴⁾ DO L 42 de 23.2.1970, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/104/CE de la Comisión (DO L 337 de 13.11.2004, p. 13).

⁽⁵⁾ DO L 221 de 12.8.1974, p. 1. Directiva modificada en último lugar por el Acta de adhesión de 2003.

⁽⁶⁾ DO L 186 de 25.7.1996, p. 28.

(11) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, mejorar la seguridad vial mediante la obligación de instalar cinturones de seguridad en determinadas categorías de vehículos, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la dimensión de la acción puede lograrse mejor a escala comunitaria, la Comunidad 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 dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 74/408/CEE

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

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

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

«Los vehículos de las categorías M₂ y M₃ se subdividen en las clases definidas en la sección 2 del anexo I de la Directiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2001, relativa a las disposiciones especiales aplicables a los vehículos utilizados para el transporte de viajeros con más de ocho plazas además del asiento del conductor (*).

(*) DO L 42 de 13.2.2002, p. 1.»

b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La presente Directiva no se aplicará a los asientos orientados hacia atrás.»

2) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 3 bis

1. Queda prohibida la instalación de asientos orientados hacia los lados en los vehículos de las categorías M₁, N₁, M₂ (de clase III o B) y M₃ (de clase III o B).

2. El apartado 1 no se aplicará a las ambulancias ni a los vehículos enumerados en el artículo 8, apartado 1, primer guión, de la Directiva 70/156/CEE.

3. El apartado 1 no se aplicará tampoco a los vehículos de la categoría M₃ (de las clases III o B) que tengan una masa máxima en carga técnicamente admisible superior a diez toneladas y en los que los asientos orientados hacia los lados estén agrupados en la parte posterior del vehículo formando un habitáculo integrado de hasta diez asientos. Estos asientos estarán equipados con al menos un apoyacabezas y un cinturón de dos puntos con retractor homologado conforme a la Directiva 77/541/CEE del Consejo (*).

Los anclajes de los cinturones deberán atenerse a lo dispuesto en la Directiva 76/115/CEE del Consejo (**).

La presente exención tendrá una validez de cinco años a partir del 20 de octubre de 2005 y podrá prorrogarse en caso de que se disponga de estadísticas fiables sobre accidentes y se hayan producido nuevos avances en lo relativo a los sistemas de retención.

(*) DO L 220 de 29.8.1977, p. 95. Directiva modificada en último lugar por el Acta de adhesión de 2003.

(**) DO L 24 de 30.1.1976, p. 6. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 96/38/CE de la Comisión (DO L 187 de 26.7.1996, p. 95).»

3) El anexo II queda modificado como sigue:

a) el punto 1.1 se sustituye por el texto siguiente:

«1.1. Los requisitos del presente anexo no se aplicarán a los asientos orientados hacia atrás ni a los apoyacabezas fijados a ellos.»

b) el punto 2.3 se sustituye por el texto siguiente:

«2.3. “Asiento”: una estructura que puede o no formar parte integrante de la estructura del vehículo completada con la tapicería, diseñada para que se siente una persona adulta. El término engloba tanto un asiento individual como una parte de un asiento corrido diseñada para que se siente una persona.

Dependiendo de su orientación, un asiento se define de la siguiente manera:

2.3.1. “Asiento orientado hacia delante”, un asiento que puede utilizarse con el vehículo en movimiento y que mira hacia la parte de delante del vehículo de tal modo que el plano vertical de simetría del asiento forma un ángulo de menos + 10° o — 10° con el plano vertical de simetría del vehículo.

2.3.2. “Asiento orientado hacia atrás”, un asiento que puede utilizarse con el vehículo en movimiento y que mira hacia la parte de detrás del vehículo de tal modo que el plano vertical de simetría del asiento forma un ángulo de menos + 10° o — 10° con el plano vertical de simetría del vehículo.

2.3.3. “Asiento orientado hacia el lado”, un asiento que, en relación con el plano vertical de simetría del vehículo, no corresponde a las definiciones contenidas en los puntos 2.3.1 y 2.3.2 anteriores.»

c) se suprime el punto 2.9.

4) En el anexo III, el punto 2.5 se sustituye por el texto siguiente:

«2.5. “Asiento”: una estructura que puede anclarse a la estructura del vehículo, que incluya la tapicería y los elementos de fijación, diseñada para su uso en un vehículo y para que se sienten en ella una o más personas adultas.

Dependiendo de su orientación, un asiento se define de la siguiente manera:

- 2.5.1. "Asiento orientado hacia delante", un asiento que puede utilizarse con el vehículo en movimiento y que mira hacia la parte de delante del vehículo de tal modo que el plano vertical de simetría del asiento forma un ángulo de menos + 10° o — 10° con el plano vertical de simetría del vehículo.
- 2.5.2. "Asiento orientado hacia atrás", un asiento que puede utilizarse con el vehículo en movimiento y que mira hacia la parte de detrás del vehículo de tal modo que el plano vertical de simetría del asiento forma un ángulo de menos + 10° o — 10° con el plano vertical de simetría del vehículo.
- 2.5.3. "Asiento orientado hacia el lado", un asiento que, en relación con el plano vertical de simetría del vehículo, no corresponde a las definiciones contenidas en los puntos 2.5.1 y 2.5.2 anteriores.»
- 5) El anexo IV queda modificado como sigue:
- a) el punto 1.1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1.1. Los requisitos establecidos en el presente anexo se aplicarán a los vehículos de las categorías N₁, N₂ y N₃ y a los de las categorías M₂ y M₃ que no entren en el ámbito de aplicación del anexo III. Excepto lo dispuesto en el punto 2.5, los requisitos también se aplicarán a los asientos orientados hacia los lados de todas las categorías de vehículos.»
- b) el punto 2.4 se sustituye por el texto siguiente:
- «2.4. Todos los asientos que puedan inclinarse hacia adelante o hacia atrás se bloquearán automáticamente en la posición normal. Este requisito no será aplicable a los asientos colocados en los espacios reservados a sillas de ruedas en los vehículos de las categorías M₂ o M₃ de las clases I, II o A.»

Artículo 2

Aplicación

1. A partir del 20 de abril de 2006, en lo que se refiere a los asientos, sus anclajes y sus apoyacabezas que cumplan los requisitos establecidos en la presente Directiva, los Estados miembros:
- a) no denegarán la homologación CE ni la homologación nacional a un tipo de vehículo;
- b) no prohibirán la matriculación, la venta ni la puesta en servicio de vehículos nuevos.
2. A partir del 20 de octubre de 2006, en lo que se refiere a los asientos, sus anclajes y sus apoyacabezas, cuando no cumplan los requisitos establecidos en la presente Directiva, los Estados miembros, en relación con un nuevo tipo de vehículo:
- a) dejarán de conceder la homologación CE;
- b) denegarán la homologación nacional.

3. A partir del 20 de octubre de 2007, en lo que se refiere a los asientos, sus anclajes y sus apoyacabezas, cuando no cumplan los requisitos establecidos en la presente Directiva, los Estados miembros:

- a) dejarán de considerar válidos, a efectos del artículo 7, apartado 1, de la Directiva 70/156/CEE, los certificados de conformidad que acompañen a los vehículos nuevos;
- b) denegarán la matriculación, la venta o la puesta en servicio de vehículos nuevos, excepto en los casos en los que se remita a lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, de la Directiva 70/156/CEE.

Artículo 3

Incorporación al Derecho interno

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del 20 de abril de 2006. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.
2. Aplicarán dichas disposiciones a partir del 21 de abril de 2006.
3. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.
4. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 4

Entrada en vigor

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

Artículo 5

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 7 de septiembre de 2005.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

J. BORRELL FONTELLES

Por el Consejo

El Presidente

C. CLARKE