

## I

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación es obligatoria)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO (CE) Nº 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**

(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 <sup>(1)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

(1) El mercado interior comprende un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales debe estar garantizada. A este efecto existe un sistema comunitario global de homologación de tipo de los vehículos de motor, establecido por la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) <sup>(3)</sup>.

(2) El presente Reglamento constituye un reglamento particular del procedimiento comunitario de homologación de tipo conforme a la Directiva 2007/46/CE. Procede, por tanto, modificar los anexos IV, VI, XI y XV de dicha Directiva en consecuencia.

(3) El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de los procedimientos de homologación de tipo de una sola vez y de homologación de tipo mixta establecidos en el artículo 6 de la Directiva 2007/46/CE.

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

(5) Por consiguiente, el presente Reglamento también tiene por objeto aumentar la competitividad de la industria comunitaria del automóvil permitiendo al mismo tiempo a los Estados miembros ejercer una vigilancia efectiva del mercado en cuanto al cumplimiento de los requisitos detallados de homologación de tipo del presente Reglamento por lo que se refiere a la comercialización de los productos correspondientes.

(6) Conviene establecer requisitos referentes a la seguridad general de los vehículos de motor y a la eficacia medioambiental de los neumáticos, debido a la disponibilidad de sistemas de control de la presión de los neumáticos que mejoran simultáneamente la seguridad y la eficacia medioambiental de los neumáticos.

(7) A petición del Parlamento Europeo, se ha introducido un nuevo planteamiento regulador en la legislación comunitaria sobre vehículos. Por tanto, en el presente Reglamento solo deben establecerse las disposiciones fundamentales sobre seguridad de los vehículos y emisiones de ruido y de CO<sub>2</sub> de los neumáticos, mientras que las especificaciones técnicas deben fijarse a través de medidas de ejecución adoptadas conforme a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión <sup>(4)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dictamen de 14 de enero de 2009 (no publicado aún en el DO).

<sup>(2)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 10 de marzo de 2009 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 22 de junio de 2009.

<sup>(3)</sup> DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

<sup>(4)</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- (8) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que determine los procedimientos, ensayos y requisitos específicos de homologación de vehículos de motor, componentes y unidades técnicas independientes; para que defina con más precisión las características que debe reunir un neumático para poder ser definido como «neumático de uso especial», «neumático todoterreno profesional», «neumático reforzado», «neumático de carga extra», «neumático de nieve», «neumático de repuesto de uso provisional de tipo T» o «neumático de tracción»; para que establezca requisitos específicos de seguridad para los vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas por carretera en el interior de un Estado miembro o entre Estados miembros; para que exima a determinados vehículos o clases de vehículos de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> de la obligación de instalar sistemas avanzados de frenado de emergencia o sistemas de advertencia de abandono del carril; para que modifique los límites relativos a la resistencia a la rodadura y al ruido de rodadura de los neumáticos como resultado de los cambios en los procedimientos de ensayo, sin reducir el nivel actual de protección del medio ambiente; para que establezca normas sobre el procedimiento para determinar los niveles de ruido de los neumáticos; para que acorte el período de venta de neumáticos que no cumplan los nuevos requisitos establecidos en el presente Reglamento y en sus medidas de aplicación, y para que modifique el anexo IV con el fin de incluir los Reglamentos de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (Reglamentos CEPE) que se han convertido en obligatorios con arreglo a la Decisión 97/836/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 1997, relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre la adopción de prescripciones técnicas uniformes aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichas prescripciones<sup>(1)</sup>. Dado que estas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, incluso completándolo con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (9) Además de la iniciativa de la Comisión en curso que tiene por objeto definir un sistema de clasificación de las carreteras, la Comisión debe, en el plazo de doce meses tras la entrada en vigor del presente Reglamento, presentar una propuesta sobre la clasificación de las carreteras de la UE en función de la generación de ruido que complemente la cartografía en materia de ruido en el transporte mediante vehículos de motor, con objeto de fijar prioridades y requisitos en materia de revestimientos de carretera apropiados y de establecer límites máximos de generación de ruido de rodadura.
- (10) El progreso técnico en el ámbito de los sistemas de seguridad avanzados para vehículos ofrece nuevas posibilidades de reducción del número de víctimas de accidentes. Para reducir al mínimo el número de víctimas de accidentes es necesario introducir algunas de las nuevas tecnologías pertinentes.
- (11) El uso obligatorio y consecuente de las tecnologías más recientes para la fabricación de neumáticos y de los neumáticos de baja resistencia a la rodadura será esencial para reducir la parte de las emisiones de gases de efecto invernadero debidas al tráfico por carretera en el sector del transporte, fomentando al mismo tiempo la innovación, el empleo y la competitividad de la industria comunitaria del automóvil.
- (12) Para simplificar la legislación en materia de homologación de tipo con arreglo a las recomendaciones del Informe final del Grupo de Alto Nivel CARS 21, conviene derogar varias Directivas sin reducir el nivel de protección de los usuarios de la carretera. Los requisitos establecidos en dichas Directivas deben transferirse al presente Reglamento y deben sustituirse, cuando proceda, por referencias a los Reglamentos CEPE correspondientes, incorporados al Derecho comunitario con arreglo a la Decisión 97/836/CE. Para reducir la carga administrativa del proceso de homologación de tipo es conveniente permitir a los fabricantes de vehículos obtener la homologación de tipo a efectos del presente Reglamento, en su caso, por medio de la obtención de la aprobación de conformidad con el Reglamento CEPE pertinente que figura en el anexo IV del presente Reglamento.
- (13) Conviene que los vehículos estén diseñados, fabricados y montados de forma que se minimice el riesgo de lesiones para sus ocupantes y otros usuarios de la carretera. A tal fin, es necesario que los fabricantes garanticen que sus vehículos cumplen los requisitos pertinentes establecidos en el presente Reglamento y en sus medidas de aplicación. Entre dichas disposiciones deben figurar requisitos relativos a la integridad estructural del vehículo, sistemas que ayuden al conductor a controlarlo, sistemas que proporcionen al conductor visibilidad e información sobre su estado y su entorno, sistemas de iluminación del mismo, sistemas de protección de sus ocupantes, su exterior y sus accesorios, sus masas y dimensiones, sus neumáticos y sistemas avanzados para los mismos y otros elementos varios. Además, es necesario que los vehículos cumplan las disposiciones específicas relativas a determinados vehículos de transporte de mercancías y sus remolques o a los autobuses, según corresponda.
- (14) El calendario para la introducción de nuevos requisitos específicos para la homologación de vehículos debe tener en cuenta la factibilidad técnica de dichos requisitos. En general, los requisitos deben aplicarse inicialmente solo a los nuevos tipos de vehículo. Se debe permitir un plazo adicional para que los tipos de vehículo existentes se ajusten a los requisitos. Por otra parte, la instalación obligatoria de sistemas de control de la presión de los neumáticos debe aplicarse inicialmente solo a los turismos. La instalación obligatoria de otras funciones de seguridad avanzadas debe aplicarse inicialmente solo a los vehículos pesados de transporte de mercancías.
- (15) La Comisión debe continuar evaluando la viabilidad técnica y económica y la madurez de mercado de otras funciones avanzadas de seguridad y presentar un informe que incluya, si procede, propuestas de modificación del presente Reglamento antes del 1 de diciembre de 2012, y posteriormente cada tres años.

<sup>(1)</sup> DO L 346 de 17.12.1997, p. 78.

- (16) La Comisión debe evaluar la viabilidad de ampliar la instalación obligatoria de los sistemas de control de la presión de los neumáticos, de los sistemas avanzados de frenado de emergencia o de los sistemas de advertencia de abandono del carril a otras categorías de vehículos, y, si procede, proponer una modificación del presente Reglamento.
- (17) La Comisión debe evaluar la viabilidad de endurecer los requisitos de adherencia en superficie mojada de los neumáticos, y, si procede, proponer una modificación del presente Reglamento. Los Estados miembros deben asegurar una vigilancia efectiva de los mercados.
- (18) El pleno potencial de aumento de la seguridad, con una reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> y una disminución del ruido del tráfico, solamente puede lograrse en combinación con un sistema de etiquetado destinado a informar al consumidor sobre las diferentes prestaciones de los neumáticos.
- (19) Conviene aplicar las medidas anunciadas en la Comunicación de la Comisión, de 7 de febrero de 2007, titulada «Resultados de la revisión de la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos y los vehículos industriales ligeros», destinadas a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> resultantes de los neumáticos. Dicha reducción debe conseguirse combinando la utilización de neumáticos de baja resistencia a la rodadura y de sistemas de control de la presión de los neumáticos. Asimismo, conviene establecer requisitos con el objetivo de reducir el ruido de rodadura de los neumáticos y asegurarse de que se mantienen los niveles de seguridad de los neumáticos. El calendario de aplicación correspondiente debe reflejar el grado de dificultad que plantea cumplir todos estos requisitos. En particular, debido al reto que supone cumplir los requisitos relativos al ruido de rodadura y teniendo en cuenta el tiempo que el sector necesita para sustituir las líneas actuales de neumáticos, conviene prever un plazo más amplio para la aplicación de los requisitos sobre ruido de rodadura con respecto a los nuevos neumáticos de los tipos existentes.
- (20) Probablemente se fabricarán en muy pequeñas cantidades algunas categorías de neumáticos, incluidos los todoterreno profesionales que están sujetos a limitaciones de velocidad y los destinados exclusivamente a vehículos matriculados antes de 1990. Por lo tanto, conviene eximir dichas categorías de neumáticos de determinados requisitos establecidos en el presente Reglamento y en sus medidas de aplicación, cuando dichos requisitos sean incompatibles con el uso de los neumáticos o la carga adicional que representen sea desproporcionada.
- (21) Por lo que se refiere a los neumáticos recauchutados, la Comisión debe proceder a una evaluación apropiada de este sector empresarial, con la participación de todos los interesados, y evaluar si resulta necesaria una adaptación del régimen regulador.
- (22) Es conveniente establecer márgenes de tolerancia con respecto a algunos valores límite de resistencia a la rodadura o de ruido de rodadura para determinados tipos de neumáticos, a fin de tener en cuenta su diseño o características de rendimiento. En particular, es conveniente establecer estos márgenes de tolerancia para los neumáticos diseñados para tener una mejor tracción y frenado en condiciones difíciles por causa de la nieve.
- (23) Los neumáticos de uso especial se utilizan en la construcción de vehículos empleados en la construcción, la explotación forestal y la minería y, por tanto, diseñados principalmente para dar un mejor rendimiento fuera de la carretera que los neumáticos destinados únicamente para su uso en carretera. Para lograr estos resultados se construyen a partir de materias que les permiten resistir el daño mejor que los neumáticos normales y tienen una banda de rodamiento con bloques. Como ambas características esenciales de diseño hacen que los neumáticos de uso especial generen más ruido que los neumáticos normales, debe permitirse que emitan más ruido que los neumáticos normales.
- (24) Los sistemas electrónicos de control de la estabilidad, los sistemas avanzados de frenado de emergencia y los sistemas de advertencia de abandono del carril presentan un gran potencial para reducir considerablemente el número de víctimas de accidentes. Por tanto, la Comisión debe establecer en línea con los Reglamentos CEPE requisitos para dichos sistemas para las categorías de vehículos en las que su aplicación resulte apropiada y para las que esté demostrado que mejorarán el nivel global de seguridad. Debe preverse un plazo suficiente hasta la aplicación de dichos requisitos para permitir la adopción de las medidas de ejecución y posteriormente para el desarrollo y la incorporación en los vehículos de estas tecnologías complejas.
- (25) Con efecto a partir de 2011 para las nuevas homologaciones de tipo, y a partir de 2014 para los vehículos nuevos, los plazos de ejecución para la instalación obligatoria de sistemas electrónicos de control de la estabilidad en los vehículos pesados deben seguir las fechas establecidas en el presente Reglamento.
- (26) Hasta la introducción de sistemas electrónicos de control de la estabilidad, la Comisión debe prever medidas y campañas de información sobre su eficacia y de promoción de su venta. Además, la Comisión debe observar la evolución de los precios para comprobar si los precios de los vehículos nuevos aumentan de manera desproporcionada como consecuencia del equipamiento de los vehículos con arreglo a las nuevas normas de seguridad.
- (27) Las futuras medidas propuestas sobre la base del presente Reglamento o los procedimientos desarrollados en aplicación del mismo deben ser conformes a los principios establecidos por la Comisión en su Comunicación, de 7 de febrero de 2007, titulada «Marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI». En particular, en aras de una mejor reglamentación y una mayor simplificación, y para evitar la constante actualización de la legislación comunitaria vigente en materia de especificaciones técnicas, el presente Reglamento debe hacer referencia a normas y reglamentos internacionales existentes sin reproducirlos en el marco jurídico comunitario.

- (28) Es importante que los componentes de recambio de los sistemas incluidos en el ámbito de aplicación del presente Reglamento estén sujetos a requisitos de seguridad y procedimientos de homologación equivalentes. Por tanto, conviene prever la homologación de unidades técnicas independientes y componentes de recambio.
- (29) Los Estados miembros deben establecer normas sobre las sanciones aplicables en caso de incumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento y velar por su ejecución. Dichas sanciones deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.
- (30) El presente Reglamento está relacionado con el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos <sup>(1)</sup>, y con el Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros <sup>(2)</sup>. En especial, las medidas del presente Reglamento relativas a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> deben vincularse en la medida de lo posible a las medidas suplementarias para lograr una reducción adicional de 10 g de CO<sub>2</sub> por encima del objetivo base de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de 130 g.
- (31) La Comisión debe, a su debido tiempo, proponer, como enfoque más integrado, otras enmiendas al presente Reglamento o presentar otras propuestas, de conformidad con una evaluación global del impacto que aborde todas las posibles medidas adicionales para lograr los objetivos deseados en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> y que cubra otras tecnologías disponibles en el mercado, incluidas las tecnologías de retención de la presión del neumático, la mejora de los revestimientos de carretera y cualquier otra nueva tecnología pertinente, así como los requisitos relativos a la eficiencia del aire acondicionado que ya tienen o que podrían tener un efecto claro sobre la resistencia a la rodadura del neumático o la economía de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> del vehículo.
- (32) Debe aplicarse un enfoque coherente y completo para abordar el problema del ruido de rodadura. En lo que respecta a la significativa contribución de los revestimientos de carretera al ruido de rodadura, se está actualmente revisando la norma ISO 10844 que debería considerarse en este contexto con el objetivo de seguir optimizando los revestimientos de carretera. Los Estados miembros deben invertir en mayor medida con arreglo a las normas ISO existentes para mejorar sus revestimientos de carretera. Además debe desarrollarse una política global en materia de emisiones de ruido que cubra todos los sistemas de transporte abarcando también el ruido de la aviación y el ferrocarril además del ruido del transporte por carretera.
- (33) Con efecto a partir de las fechas de aplicación a los nuevos vehículos, nuevos componentes y unidades técnicas independientes de los requisitos pertinentes establecidos en el presente Reglamento, procede derogar las Directivas siguientes:
- Directiva 70/221/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los depósitos de carburante y los dispositivos de protección trasera de los vehículos de motor y de sus remolques <sup>(3)</sup>,
  - Directiva 70/222/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el emplazamiento e instalación de las placas traseras de matrícula de los vehículos a motor y de sus remolques <sup>(4)</sup>,
  - Directiva 70/311/CEE del Consejo, de 8 de junio de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los mecanismos de dirección de los vehículos a motor y de sus remolques <sup>(5)</sup>,
  - Directiva 70/387/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre las puertas de los vehículos a motor y sus remolques <sup>(6)</sup>,
  - Directiva 70/388/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los aparatos productores de señales acústicas de los vehículos a motor <sup>(7)</sup>,
  - Directiva 71/320/CEE del Consejo, de 26 de julio de 1971, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los dispositivos de frenado de determinadas categorías de vehículos a motor y de sus remolques <sup>(8)</sup>,
  - Directiva 72/245/CEE del Consejo, de 20 de junio de 1972, relativa a las interferencias de radio (compatibilidad electromagnética) de los vehículos <sup>(9)</sup>,
  - Directiva 74/60/CEE del Consejo, de 17 de diciembre de 1973, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el acondicionamiento interior de los vehículos de motor <sup>(10)</sup>,

<sup>(1)</sup> DO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 76 de 6.4.1970, p. 23.

<sup>(4)</sup> DO L 76 de 6.4.1970, p. 25.

<sup>(5)</sup> DO L 133 de 18.6.1970, p. 10.

<sup>(6)</sup> DO L 176 de 10.8.1970, p. 5.

<sup>(7)</sup> DO L 176 de 10.8.1970, p. 12.

<sup>(8)</sup> DO L 202 de 6.9.1971, p. 37.

<sup>(9)</sup> DO L 152 de 6.7.1972, p. 15.

<sup>(10)</sup> DO L 38 de 11.2.1974, p. 2.

- Directiva 74/61/CEE del Consejo, de 17 de diciembre de 1973, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los dispositivos de protección contra la utilización no autorizada de los vehículos a motor <sup>(1)</sup>,
- Directiva 74/297/CEE del Consejo, de 4 de junio de 1974, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el acondicionamiento interior de los vehículos a motor (comportamiento del dispositivo de conducción en caso de colisión) <sup>(2)</sup>,
- Directiva 74/408/CEE del Consejo, de 22 de julio de 1974, relativa a los asientos, a sus anclajes y a los apoyacabezas de los vehículos a motor <sup>(3)</sup>,
- Directiva 74/483/CEE del Consejo, de 17 de septiembre de 1974, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los salientes exteriores de los vehículos a motor <sup>(4)</sup>,
- Directiva 75/443/CEE del Consejo, de 26 de junio de 1975, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre la marcha atrás y el aparato indicador de velocidad de los vehículos a motor <sup>(5)</sup>,
- Directiva 76/114/CEE del Consejo, de 18 de diciembre de 1975, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre las placas e inscripciones reglamentarias, así como a su emplazamiento y modo de colocación, en lo que se refiere a los vehículos a motor y a sus remolques <sup>(6)</sup>,
- Directiva 76/115/CEE del Consejo, de 18 de diciembre de 1975, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los anclajes de los cinturones de seguridad de los vehículos a motor <sup>(7)</sup>,
- Directiva 76/756/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre la instalación de los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa de los vehículos a motor y de sus remolques <sup>(8)</sup>,
- Directiva 76/757/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los catadióptricos de los vehículos a motor y de sus remolques <sup>(9)</sup>,
- Directiva 76/758/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las luces de galíbo, las luces de posición, delanteras y traseras, las luces de frenado, las luces de circulación diurna y las luces de posición laterales de los vehículos de motor y de sus remolques <sup>(10)</sup>,
- Directiva 76/759/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los indicadores de dirección de los vehículos a motor y de sus remolques <sup>(11)</sup>,
- Directiva 76/760/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los dispositivos de alumbrado de la placa posterior de matrícula de los vehículos a motor y de sus remolques <sup>(12)</sup>,
- Directiva 76/761/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los proyectores para vehículos de motor que realizan la función de luces de carretera o de cruce y sobre las fuentes luminosas (lámparas de incandescencia u otras) destinadas a unidades de luces homologadas de los vehículos de motor y de sus remolques <sup>(13)</sup>,
- Directiva 76/762/CEE del Consejo, de 27 de julio de 1976, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los faros antiniebla delanteros de los vehículos de motor <sup>(14)</sup>,
- Directiva 77/389/CEE del Consejo, de 17 de mayo de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los dispositivos de remolque de los vehículos a motor <sup>(15)</sup>,
- Directiva 77/538/CEE del Consejo, de 28 de junio de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre las luces antiniebla traseras de los vehículos a motor y de sus remolques <sup>(16)</sup>,
- Directiva 77/539/CEE del Consejo, de 28 de junio de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los proyectores de marcha atrás de los vehículos a motor y de sus remolques <sup>(17)</sup>,
- Directiva 77/540/CEE del Consejo, de 28 de junio de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre las luces de estacionamiento de los vehículos a motor <sup>(18)</sup>,

<sup>(1)</sup> DO L 38 de 11.2.1974, p. 22.

<sup>(2)</sup> DO L 165 de 20.6.1974, p. 16.

<sup>(3)</sup> DO L 221 de 12.8.1974, p. 1.

<sup>(4)</sup> DO L 266 de 2.10.1974, p. 4.

<sup>(5)</sup> DO L 196 de 26.7.1975, p. 1.

<sup>(6)</sup> DO L 24 de 30.1.1976, p. 1.

<sup>(7)</sup> DO L 24 de 30.1.1976, p. 6.

<sup>(8)</sup> DO L 262 de 27.9.1976, p. 1.

<sup>(9)</sup> DO L 262 de 27.9.1976, p. 32.

<sup>(10)</sup> DO L 262 de 27.9.1976, p. 54.

<sup>(11)</sup> DO L 262 de 27.9.1976, p. 71.

<sup>(12)</sup> DO L 262 de 27.9.1976, p. 85.

<sup>(13)</sup> DO L 262 de 27.9.1976, p. 96.

<sup>(14)</sup> DO L 262 de 27.9.1976, p. 122.

<sup>(15)</sup> DO L 145 de 13.6.1977, p. 41.

<sup>(16)</sup> DO L 220 de 29.8.1977, p. 60.

<sup>(17)</sup> DO L 220 de 29.8.1977, p. 72.

<sup>(18)</sup> DO L 220 de 29.8.1977, p. 83.

- Directiva 77/541/CEE del Consejo, de 28 de junio de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los cinturones de seguridad y los sistemas de retención de los vehículos a motor <sup>(1)</sup>,
- Directiva 77/649/CEE del Consejo, de 27 de septiembre de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el campo de visión del conductor de los vehículos a motor <sup>(2)</sup>,
- Directiva 78/316/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el acondicionamiento interior de los vehículos a motor (identificación de los mandos, luces testigo e indicadores) <sup>(3)</sup>,
- Directiva 78/317/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los dispositivos de deshielo y de desempañado de las superficies acristaladas de los vehículos a motor <sup>(4)</sup>,
- Directiva 78/318/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los limpiaparabrisas y lavaparabrisas de los vehículos a motor <sup>(5)</sup>,
- Directiva 78/549/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1978, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los guardabarros de los vehículos a motor <sup>(6)</sup>,
- Directiva 78/932/CEE del Consejo, de 16 de octubre de 1978, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los reposacabezas de los asientos de los vehículos a motor <sup>(7)</sup>,
- Directiva 89/297/CEE del Consejo, de 13 de abril de 1989, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la protección lateral de determinados vehículos de motor y sus remolques <sup>(8)</sup>,
- Directiva 91/226/CEE del Consejo, de 27 de marzo de 1991, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los sistemas anti-proyección de determinadas categorías de vehículos de motor y de sus remolques <sup>(9)</sup>,
- Directiva 92/21/CEE del Consejo, de 31 de marzo de 1992, relativa a las masas y dimensiones de los vehículos de motor de la categoría M<sub>1</sub> <sup>(10)</sup>,
- Directiva 92/22/CEE del Consejo, de 31 de marzo de 1992, relativa a los cristales de seguridad y a los materiales para acristalamiento de los vehículos de motor y sus remolques <sup>(11)</sup>,
- Directiva 92/23/CEE del Consejo, de 31 de marzo de 1992, sobre los neumáticos de los vehículos de motor y de sus remolques así como de su montaje <sup>(12)</sup>,
- Directiva 92/24/CEE del Consejo, de 31 de marzo de 1992, sobre los dispositivos de limitación de velocidad o sistemas similares de limitación de velocidad incorporados a determinadas categorías de vehículos de motor <sup>(13)</sup>,
- Directiva 92/114/CEE del Consejo, de 17 de diciembre de 1992, relativa a los salientes exteriores situados por delante del panel trasero de la cabina de los vehículos de motor de la categoría N <sup>(14)</sup>,
- Directiva 94/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 1994, relativa a los dispositivos mecánicos de acoplamiento de los vehículos de motor y sus remolques y a su sujeción a dichos vehículos <sup>(15)</sup>,
- Directiva 95/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, sobre el comportamiento frente al fuego de los materiales utilizados en la fabricación del interior de determinadas categorías de vehículos a motor <sup>(16)</sup>,
- Directiva 96/27/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 1996, sobre la protección de los ocupantes de los vehículos de motor en caso de colisión lateral y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE <sup>(17)</sup>,
- Directiva 96/79/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, relativa a la protección de los ocupantes de los vehículos de motor en caso de colisión frontal y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE <sup>(18)</sup>,
- Directiva 97/27/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 1997, relativa a las masas y dimensiones de determinadas categorías de vehículos de motor y de sus remolques y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE <sup>(19)</sup>,

<sup>(1)</sup> DO L 220 de 29.8.1977, p. 95.

<sup>(2)</sup> DO L 267 de 19.10.1977, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 81 de 28.3.1978, p. 3.

<sup>(4)</sup> DO L 81 de 28.3.1978, p. 27.

<sup>(5)</sup> DO L 81 de 28.3.1978, p. 49.

<sup>(6)</sup> DO L 168 de 26.6.1978, p. 45.

<sup>(7)</sup> DO L 325 de 20.11.1978, p. 1.

<sup>(8)</sup> DO L 124 de 5.5.1989, p. 1.

<sup>(9)</sup> DO L 103 de 23.4.1991, p. 5.

<sup>(10)</sup> DO L 129 de 14.5.1992, p. 1.

<sup>(11)</sup> DO L 129 de 14.5.1992, p. 11.

<sup>(12)</sup> DO L 129 de 14.5.1992, p. 95.

<sup>(13)</sup> DO L 129 de 14.5.1992, p. 154.

<sup>(14)</sup> DO L 409 de 31.12.1992, p. 17.

<sup>(15)</sup> DO L 195 de 29.7.1994, p. 1.

<sup>(16)</sup> DO L 281 de 23.11.1995, p. 1.

<sup>(17)</sup> DO L 169 de 8.7.1996, p. 1.

<sup>(18)</sup> DO L 18 de 21.1.1997, p. 7.

<sup>(19)</sup> DO L 233 de 25.8.1997, p. 1.

- Directiva 98/91/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 1998, relativa a los vehículos a motor y sus remolques destinados al transporte de mercancías peligrosas por carretera y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE sobre la homologación de los vehículos a motor y de sus remolques <sup>(1)</sup>,
- Directiva 2000/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de junio de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la protección delantera contra el empotramiento de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE <sup>(2)</sup>,
- Directiva 2001/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2001, sobre los sistemas de calefacción de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE del Consejo, y por la que se deroga la Directiva 78/548/CEE del Consejo <sup>(3)</sup>,
- Directiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2001, relativa a las disposiciones especiales aplicables a los vehículos utilizados para el transporte de viajeros con más de ocho plazas además del asiento del conductor, y por la que se modifican las Directivas 70/156/CEE y 97/27/CE <sup>(4)</sup>,
- Directiva 2003/97/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de noviembre de 2003, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los dispositivos de visión indirecta y de los vehículos equipados con estos dispositivos, por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE y se deroga la Directiva 71/127/CEE <sup>(5)</sup>.

(34) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la realización del mercado interior mediante la introducción de requisitos técnicos comunes relativos a la seguridad y la eficacia medioambiental de los vehículos de motor y los neumáticos, 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 nivel comunitario, 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, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

<sup>(1)</sup> DO L 11 de 16.1.1999, p. 25.

<sup>(2)</sup> DO L 203 de 10.8.2000, p. 9.

<sup>(3)</sup> DO L 292 de 9.11.2001, p. 21.

<sup>(4)</sup> DO L 42 de 13.2.2002, p. 1.

<sup>(5)</sup> DO L 25 de 29.1.2004, p. 1.

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 los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados, en lo que respecta a su seguridad;
- 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 CO<sub>2</sub> y, en relación con los indicadores del cambio de velocidades, en lo que respecta a su eficiencia del combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub>, y
- 3) para la homologación de tipo de los neumáticos de nueva fabricación en lo que respecta a su seguridad y sus resultados en materia de resistencia a la rodadura y emisiones de ruido de rodadura.

#### Artículo 2

##### Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de las categorías M, N y O y a sus sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados definidas en la sección A del anexo II de la Directiva 2007/46/CE con arreglo a lo dispuesto en los artículos 5 a 12 del presente Reglamento.

#### Artículo 3

##### Definiciones

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

Asimismo, se entenderá por:

- 1) «control electrónico de la estabilidad»: función de control electrónico de un vehículo que mejora la estabilidad dinámica del mismo;
- 2) «vehículo de clase I M<sub>2</sub> o M<sub>3</sub>»: vehículo M<sub>2</sub> o M<sub>3</sub> con una capacidad superior a 22 viajeros además del conductor, construido con zonas para viajeros de pie que permitan el movimiento frecuente de viajeros;
- 3) «vehículo de clase A M<sub>2</sub> o M<sub>3</sub>»: vehículo M<sub>2</sub> o M<sub>3</sub> con una capacidad no superior a 22 viajeros, además del conductor, diseñado para transportar viajeros de pie y que esté provisto de asientos y preparado para viajeros de pie;
- 4) «sistema de advertencia de abandono del carril»: sistema que advierte al conductor de que el vehículo ha abandonado involuntariamente el carril por el que circulaba;

- 5) «sistema avanzado de frenado de emergencia»: sistema capaz de detectar automáticamente una situación de emergencia y activar el sistema de frenado del vehículo para desacelerar el vehículo a fin de evitar o mitigar una colisión;
- 6) «índice de capacidad de carga»: una o dos cifras que indican la carga que puede soportar el neumático en montaje simple o gemelo a la velocidad correspondiente a la categoría de velocidad asociada y cuando funciona con arreglo a los requisitos de uso especificados por el fabricante;
- 7) «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 transmitir la información correspondiente al usuario mientras el vehículo está en marcha;
- 8) «neumático de uso especial»: neumático destinado a un uso mixto tanto en carretera como fuera de ella o para otros usos especiales;
- 9) «neumático todoterreno profesional»: neumático de uso especial destinado primordialmente a un uso fuera de carretera en condiciones difíciles;
- 10) «neumático reforzado» o «neumático de carga extra»: una estructura de neumático de la clase C1 en la que la carcasa está diseñada para soportar una carga superior a la que soportaría un neumático estándar equivalente;
- 11) «neumático de nieve»: neumático cuyo dibujo o composición de la banda de rodamiento o cuya estructura han sido concebidos específicamente para proporcionar en nieve un comportamiento mejor que el de los neumáticos normales en cuanto a la capacidad de iniciar o mantener el desplazamiento;
- 12) «neumático de repuesto de uso provisional de tipo T»: neumático de repuesto de uso provisional previsto para ser utilizado a una presión de inflado superior a la prescrita para los neumáticos de tipo estándar y de estructura reforzada;
- 13) «neumático de tracción»: neumático de las clases C2 o C3 con la indicación M + S, M.S o M&S y diseñado para ser instalado en los ejes motores de vehículos;
- 14) «usuario de la carretera no protegido»: peatones, ciclistas y motoristas;
- 15) «indicador del cambio de velocidad»: un indicador visible que recomienda al conductor el cambio de velocidad;
- 16) «caja de cambios manual»: una caja de cambios que puede funcionar de modo que el cambio entre todas o algunas de las velocidades es siempre una consecuencia inmediata de una acción del conductor, independientemente de la forma física de su aplicación; esta definición no incluye los sistemas en los que el conductor solo puede preseleccionar una estrategia de cambio de velocidad o limitar el número de velocidades disponibles para la conducción, mientras que los cambios reales de velocidad se inician independientemente de la decisión del conductor de acuerdo con determinados patrones de conducción.

## CAPÍTULO II

## OBLIGACIONES DE LOS FABRICANTES

## Artículo 4

**Obligaciones generales**

1. Los fabricantes demostrarán que todos los vehículos nuevos vendidos, matriculados o puestos en servicio en la Comunidad disponen de la homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.
2. Los fabricantes podrán optar por solicitar la homologación de tipo con respecto a todos los sistemas y la instalación de todos los componentes y unidades técnicas independientes cubiertos por el presente Reglamento o la homologación de tipo del vehículo con respecto a uno o más sistemas, y la instalación de uno o más componentes y una o varias unidades técnicas independientes cubiertos por el presente Reglamento. La homologación de tipo de conformidad con los Reglamentos CEPE enumerados en el anexo IV se considerará homologación de tipo CE de conformidad con el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.
3. Los fabricantes demostrarán que todos los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes nuevos vendidos o puestos en servicio en la Comunidad disponen de la homologación de tipo con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

## Artículo 5

**Requisitos generales y ensayos**

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

- h) los avisadores acústicos;
- i) los sistemas de calefacción;
- j) los dispositivos de protección contra la utilización no autorizada;
- k) los sistemas de identificación del vehículo;
- l) las masas y las dimensiones;
- m) la seguridad eléctrica;
- n) los indicadores de cambio de velocidad.

3. Los requisitos a que hacen referencia los apartados 1 y 2 se aplicarán a los vehículos y a los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados, tal como se especifica en el anexo I.

#### Artículo 6

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

1. Además de los requisitos que figuran en los artículos 5, 8, 9, 10 y 12 y en las medidas de aplicación correspondientes, los vehículos de las categorías N y O cumplirán, cuando sea pertinente, los requisitos establecidos en los apartados 2 a 5 del presente artículo y en las medidas de aplicación correspondientes.

2. Los vehículos de las categorías N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> se fabricarán de forma que se garantice que, en caso de colisión frontal con otro vehículo, se minimice el riesgo de lesión por empotramiento de los ocupantes del vehículo.

3. Los vehículos de las categorías N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub> se fabricarán de forma que se garantice que, en caso de colisión lateral con un usuario de la carretera no protegido, se minimice el riesgo de lesión por empotramiento para dicho usuario.

4. El habitáculo del vehículo o el espacio previsto para el conductor y los pasajeros contará con la robustez necesaria para proteger a los ocupantes en caso de colisión, teniendo en cuenta el Reglamento CEPE n° 29.

5. Los vehículos de las categorías N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub> se fabricarán de forma que se minimice el efecto de las proyecciones del vehículo sobre la visibilidad de los conductores de otros vehículos presentes en la carretera.

#### Artículo 7

##### Requisitos específicos relativos a determinados vehículos de las categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>

1. Además de los requisitos que figuran en los artículos 5, 8, 9, 10 y 12 y en las medidas de aplicación correspondientes, los

vehículos de las categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub> cumplirán los requisitos establecidos en los apartados 2 a 5 del presente artículo y en las medidas de aplicación correspondientes.

2. La capacidad de transporte de un vehículo, incluidos los pasajeros sentados y los que están de pie, así como los usuarios de sillas de ruedas, será adecuada en relación con la masa, el tamaño y el diseño del vehículo.

3. Las carrocerías de los vehículos estarán diseñadas y fabricadas de forma que permitan el funcionamiento del vehículo de manera segura y estable, incluso a plena capacidad. Se adoptarán las medidas adecuadas para garantizar que se entre y se salga del vehículo de manera segura, en particular en caso de emergencia.

4. Las personas con movilidad reducida, incluidos los usuarios de sillas de ruedas, deberán poder acceder a los vehículos de la clase I.

5. Los materiales utilizados en la fabricación del interior de la carrocería de los autobuses y autocares evitarán en la medida de lo posible o, al menos, retrasarán el fuego para que los ocupantes puedan evacuar el vehículo en caso de incendio.

#### Artículo 8

##### Clasificación de los neumáticos

1. Los neumáticos se clasificarán como sigue:

- a) neumáticos de clase C1: neumáticos diseñados principalmente para los vehículos de las categorías M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, O<sub>1</sub> y O<sub>2</sub>;
- b) neumáticos de clase C2: neumáticos diseñados principalmente para los vehículos de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N, O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub> con un índice de capacidad de carga en utilización simple  $\leq 121$  y un símbolo de categoría de velocidad  $\geq$  «N»;
- c) neumáticos de clase C3: neumáticos destinados principalmente a los vehículos de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N, O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub> con uno de los índices de capacidad de carga siguientes:
  - i) índice de capacidad de carga en utilización simple  $\leq 121$  y símbolo de categoría de velocidad  $\leq$  «M»;
  - ii) índice de capacidad de carga en utilización simple  $\geq 122$ .

Un neumático podrá estar clasificado en varias clases, siempre que cumpla todos los requisitos pertinentes de cada clase a la que pertenezca.

2. Será de aplicación la lista de índices de capacidad de carga y sus masas correspondientes que figuran en los Reglamentos CEPE n° 30 y n° 54.

### Artículo 9

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

1. Todos los neumáticos suministrados como parte del equipamiento de un vehículo, incluidos, en su caso, los neumáticos de repuesto, serán adecuados para ser utilizados en los vehículos para los que estén previstos, en particular en cuanto a sus dimensiones y sus características de eficacia en términos de velocidad y carga.
2. Los vehículos de la categoría M<sub>1</sub> estarán equipados con un sistema exacto de control de la presión de los neumáticos capaz de emitir, cuando sea necesario, una advertencia al conductor en el interior del vehículo en caso de que se produzca una pérdida de presión en cualquier neumático, en beneficio de un óptimo consumo de combustible y de la seguridad vial. Para lograrlo, se establecerán límites apropiados en las especificaciones técnicas que además permitirán un enfoque tecnológicamente neutro y rentable del desarrollo de sistemas exactos de control de la presión de los neumáticos.
3. Todos los neumáticos C1 cumplirán los requisitos sobre adherencia en superficie mojada que figuran en el anexo II, parte A.
4. Todos los neumáticos cumplirán los requisitos sobre resistencia a la rodadura que figuran en el anexo II, parte B.
5. Todos los neumáticos cumplirán los requisitos referentes al ruido de rodadura que figuran en el anexo II, parte C.
6. Los apartados 3, 4 y 5 no se aplicarán a los elementos siguientes:
  - a) los neumáticos cuya categoría de velocidad sea inferior a 80 km/h;
  - b) los neumáticos cuya llanta tenga un diámetro nominal máximo de 254 mm o sea igual o superior a 635 mm;
  - c) los neumáticos de repuesto de uso provisional de tipo T;
  - d) los neumáticos diseñados para ser montados exclusivamente en los vehículos matriculados por primera vez antes del 1 de octubre de 1990;
  - e) los neumáticos equipados con dispositivos adicionales para mejorar sus propiedades de tracción.
7. Los requisitos sobre resistencia a la rodadura y ruido de rodadura establecidos en el anexo II, partes B y C, no se aplicarán a los neumáticos todoterreno profesionales.

### Artículo 10

#### Sistemas avanzados de los vehículos

1. Sin perjuicio de las exenciones establecidas en conformidad con el artículo 14, apartado 3, letra a), los vehículos de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> estarán equipados con un sistema avanzado de frenado de emergencia que cumplirá los requisitos establecidos en el presente Reglamento y en sus medidas de aplicación.

2. Sin perjuicio de las exenciones establecidas en conformidad con el artículo 14, apartado 3, letra a), los vehículos de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> estarán equipados con un sistema de advertencia de abandono del carril que cumplirá los requisitos establecidos en el presente Reglamento y en sus medidas de aplicación.

### Artículo 11

#### Indicadores de cambio de velocidad

Los vehículos de la categoría M<sub>1</sub> con una masa de referencia no superior a 2 610 kg y los vehículos a los que se haya ampliado la homologación de tipo de conformidad con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 715/2007, que están dotados de una caja de cambios manual, estarán equipados con indicadores de cambio de velocidad, de conformidad con los requisitos del presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

### Artículo 12

#### Sistemas electrónicos de control de la estabilidad

1. Los vehículos de las categorías M<sub>1</sub> y N<sub>1</sub> estarán equipados con un sistema electrónico de control de la estabilidad que cumpla los requisitos del presente Reglamento y sus medidas de aplicación.
2. Exceptuados los vehículos todoterreno, tal como se definen en los puntos 4.2 y 4.3 de la sección A del anexo II, de la Directiva 2007/46/CE, los vehículos siguientes estarán equipados con un sistema electrónico de control de la estabilidad que cumpla los requisitos del presente Reglamento y sus medidas de aplicación:
  - a) vehículos de las categorías M<sub>2</sub> y M<sub>3</sub>, exceptuados aquellos con más de tres ejes, autobuses articulados y autocares, y autobuses de la clase I o de la clase A;
  - b) vehículos de las categorías N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub>, exceptuados aquellos con más de tres ejes, tractores para semirremolques con una masa bruta del vehículo entre 3,5 y 7,5 toneladas, y los vehículos especiales definidos en los puntos 5.7 y 5.8 de la sección A del anexo II, de Directiva 2007/46/CE;
  - c) vehículos de las categorías O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub> equipados con suspensión neumática, exceptuados aquellos con más de tres ejes, remolques para el transporte de carga excepcional y remolques con zonas para viajeros de pie.

### CAPÍTULO III

#### OBLIGACIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS

### Artículo 13

#### Homologación de tipo de vehículos, componentes y unidades técnicas independientes

1. Con efectos a partir del 1 de noviembre de 2011, las autoridades nacionales denegarán, por motivos relacionados con los sistemas electrónicos de control de la estabilidad, la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional a los nuevos tipos de vehículos de las categorías M<sub>1</sub> y N<sub>1</sub> que no cumplan con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

De acuerdo con las fechas de aplicación establecidas en el cuadro 1 del anexo V, las autoridades nacionales denegarán, por motivos relacionados con los sistemas electrónicos de control de la estabilidad, la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional a los nuevos tipos de vehículos de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub> que no cumplan con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

2. Con efectos a partir del 1 de noviembre de 2012, las autoridades nacionales denegarán por motivos relacionados con aspectos de la seguridad de los vehículos y los neumáticos contemplados en los artículos 5 a 8, artículo 9, apartado 2, y artículo 11:

- a) la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional a los nuevos tipos de vehículos de las categorías especificadas en dichos artículos y sus medidas de aplicación, cuando tales vehículos no cumplan con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, y
- b) la homologación de tipo CE de componentes o unidades técnicas independientes a los nuevos tipos de componentes o unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, cuando tales componentes o unidades técnicas independientes no cumplan con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

3. Con efectos a partir del 1 de noviembre de 2012, las autoridades nacionales, por motivos relacionados con aspectos relativos a los neumáticos contemplados en el artículo 9, apartados 1 y 3 a 7, y el anexo II, excepto los límites relativos a la resistencia a la rodadura establecidos en el anexo II, parte B, cuadro 2, denegarán la homologación de tipo CE de componentes o unidades técnicas independientes a los nuevos tipos de neumáticos que no cumplan con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

Con efectos a partir del 1 de noviembre de 2013, las autoridades nacionales, por motivos relacionados con aspectos relativos a los neumáticos contemplados en el artículo 9, apartados 1 y 3 a 7, y el anexo II, excepto los límites relativos a la resistencia a la rodadura establecidos en el anexo II, parte B, cuadro 2, denegarán la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional a los nuevos tipos de vehículos de las categorías M, N y O que no cumplan con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

4. De acuerdo con las fechas de aplicación establecidas en el cuadro 2 del anexo V, las autoridades nacionales, por motivos relacionados con los sistemas electrónicos de control de la estabilidad, considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos nuevos de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub> ya no son válidos a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE y prohibirán la matriculación, la venta y la puesta en servicio de dichos vehículos, cuando estos no cumplan con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

5. Con efectos a partir del 1 de noviembre de 2014, las autoridades nacionales, por motivos relacionados con aspectos de la seguridad de los vehículos y los neumáticos contemplados en los artículos 5, 6, 7 y 8, artículo 9, apartados 1 a 4, artículo 11, artículo 12, apartado 1, y anexo II, partes A y B, excepto los límites relativos a la resistencia a la rodadura para

los neumáticos C3 y los límites de resistencia a la rodadura establecidos en el anexo II, parte B, cuadro 2:

- a) considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos nuevos de las categorías especificadas en dichos artículos ya no son válidos a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE y prohibirán la matriculación, la venta y la puesta en servicio de dichos vehículos, cuando estos no cumplan con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, y
- b) prohibirán la venta y la puesta en servicio de nuevos componentes o unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, cuando tales componentes o unidades técnicas independientes no cumplan con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

6. Con efectos a partir del 1 de noviembre de 2016, las autoridades nacionales, por motivos relacionados con aspectos del ruido de rodadura y, en el caso de los neumáticos C3, también por motivos relacionados con la resistencia a la rodadura, excepto los límites de resistencia a la rodadura establecidos en el anexo II, parte B, cuadro 2:

- a) considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos nuevos de las categorías M, N y O ya no son válidos a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE y prohibirán la matriculación, la venta y la puesta en servicio de dichos vehículos, cuando estos no cumplan con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, y
- b) prohibirán la venta y la puesta en servicio de nuevos neumáticos destinados a dichos vehículos, cuando tales neumáticos no cumplan con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

7. Con efectos a partir del 1 de noviembre de 2016, las autoridades nacionales, por motivos relacionados con aspectos de la resistencia a la rodadura de los neumáticos, denegarán la homologación de tipo CE de componentes o unidades técnicas independientes a los nuevos tipos de neumáticos que no cumplan los límites relativos a la resistencia a la rodadura establecidos en el anexo II, parte B, cuadro 2.

8. Con efectos a partir del 1 de noviembre de 2017, las autoridades nacionales, por motivos relacionados con aspectos de la resistencia a la rodadura de los neumáticos, denegarán la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional a los nuevos tipos de vehículos de las categorías M, N y O que no cumplan los límites relativos a la resistencia a la rodadura establecidos en el anexo II, parte B, cuadro 2.

9. Con efectos a partir del 1 de noviembre de 2018, las autoridades nacionales:

- a) por motivos relacionados con los límites de la resistencia a la rodadura de los neumáticos C1 y C2 establecidos en el anexo II, parte B, cuadro 2, considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos nuevos de las categorías M, N y O ya no son válidos a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE y prohibirán la matriculación, la venta y la puesta en servicio de dichos vehículos, cuando estos no cumplan con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, y

b) prohibirán la venta y la puesta en servicio de nuevos neumáticos destinados a dichos vehículos, cuando tales neumáticos no cumplan los límites relativos a la resistencia a la rodadura establecidos en el anexo II, parte B, cuadro 2.

10. Con efectos a partir del 1 de noviembre de 2020, las autoridades nacionales, por motivos relacionados con los límites de la resistencia a la rodadura de los neumáticos C3, establecidos en el anexo II, parte B, cuadro 2:

a) considerarán los certificados de conformidad de los vehículos nuevos de las categorías M, N y O ya no son válidos a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE y prohibirán la venta y la puesta en servicio de estos vehículos cuando no cumplan con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, y

b) prohibirán la venta y la puesta en servicio de nuevos neumáticos destinados a dichos vehículos, cuando tales neumáticos no cumplan los límites relativos a la resistencia a la rodadura previstos en el anexo II, parte B, cuadro 2.

11. Los neumáticos C1, C2 y C3 fabricados antes de las fechas establecidas en los apartados 2, 3, 5 y 6 y que no se ajusten a los requisitos del anexo II podrán ser vendidos por un período no superior a 30 meses a partir de dichas fechas.

12. Con efectos a partir del 1 de noviembre de 2013, las autoridades nacionales, por motivos relacionados con aspectos de la seguridad de los vehículos contemplados en el artículo 10, denegarán la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional a los nuevos tipos de vehículos de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub>, cuando estos no cumplan con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

13. Con efectos a partir del 1 de noviembre de 2015, las autoridades nacionales, por motivos relacionados con aspectos de la seguridad de los vehículos contemplados en el artículo 10, considerarán que los certificados de conformidad de los nuevos tipos de vehículos de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> ya no son válidos a efectos del artículo 26 de la Directiva 2007/46/CE y prohibirán la matriculación, la venta y la puesta en servicio de dichos vehículos, cuando estos no cumplan con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

14. Las autoridades nacionales permitirán la venta y la puesta en servicio de vehículos, componentes y unidades técnicas independientes que recibieron la homologación de tipo antes de las fechas mencionadas en los apartados 1, 2 y 3 y seguirán concediendo la extensión de sus homologaciones con arreglo a lo dispuesto en el acto reglamentario en virtud del cual se permitieron o concedieron inicialmente, excepto en el caso de que se hayan modificado los requisitos aplicables a dichos vehículos, componentes o unidades técnicas independientes o se hayan añadido nuevos requisitos mediante el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

Las autoridades nacionales permitirán la venta y la puesta en servicio de unidades técnicas independientes y componentes de recambio y seguirán concediendo la extensión de sus homologaciones, excepto en el caso de los neumáticos de recambio, destinados a vehículos que recibieron la homologación de tipo

antes de la fecha mencionada en los apartados 1, 2 y 3, con arreglo a lo dispuesto en el acto reglamentario en virtud del cual se permitieron o concedieron inicialmente.

15. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 a 14 y a reserva de la entrada en vigor de las medidas de aplicación mencionadas en el artículo 14, si el fabricante lo solicita las autoridades nacionales no podrán, por motivos relacionados con los aspectos de la seguridad de los vehículos y los neumáticos contemplados en los artículos 5 a 12:

a) denegar la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional a un tipo nuevo de vehículo, ni la homologación de tipo CE a un tipo nuevo de componente o unidad técnica independiente, cuando dicho vehículo, componente o unidad técnica independiente en cuestión cumpla con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación, ni

b) prohibir la matriculación, venta o puesta en servicio de un vehículo nuevo o la venta o puesta en servicio de un nuevo componente o unidad técnica independiente cuando dicho vehículo, componente o unidad técnica independiente cumpla con lo dispuesto en el presente Reglamento y sus medidas de aplicación.

#### CAPÍTULO IV

#### APLICACIÓN

##### Artículo 14

#### Medidas de aplicación

1. La Comisión adoptará las medidas de aplicación siguientes:

a) normas detalladas relativas a procedimientos, ensayos y requisitos técnicos de homologación de tipo de vehículos de motor, sus remolques, componentes y unidades técnicas independientes de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 5 a 12;

b) normas detalladas sobre requisitos específicos de seguridad para los vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas por carretera en el interior de un Estado miembro o entre Estados miembros, teniendo en cuenta el Reglamento CEPE n° 105;

c) una definición más precisa de las características físicas y requisitos de comportamiento que debe cumplir un neumático para ser definido como «neumático de uso especial», «neumático todoterreno profesional», «neumático reforzado», «neumático de carga extra», «neumático de nieve», «neumático de repuesto de uso provisional de tipo T» o «neumático de tracción», de conformidad con el artículo 3, apartado 2, puntos 8 a 13;

d) modificaciones de los límites relativos a la resistencia a la rodadura y al ruido de rodadura establecidos en las partes B y C del anexo II cuando sea necesario como resultado de los cambios en los procedimientos de ensayo, y sin reducir el nivel actual de protección del medio ambiente;

- e) normas detalladas sobre el procedimiento para determinar los niveles de ruido a que se refiere el punto 1 de la parte C del anexo II;
- f) modificaciones por las que se modifica el anexo IV para incluir los Reglamentos CEPE que se han convertido en obligatorios de conformidad con el artículo 4, apartado 4, de la Decisión 97/836/CE.

2. Las medidas contempladas en el apartado 1, salvo aquellas relacionadas con las disposiciones del artículo 10, se adoptarán a más tardar el 31 de diciembre de 2010.

Las medidas relacionadas con las disposiciones del artículo 10 se adoptarán a más tardar el 31 de diciembre de 2011.

3. La Comisión podrá adoptar las siguientes medidas de ejecución:

- a) medidas que concedan una exención para determinados vehículos o clases de vehículos de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> de la obligación de instalar los sistemas avanzados a que se hace referencia en el artículo 10 cuando, después de un análisis coste/beneficio y teniendo en cuenta todos los aspectos de seguridad, la aplicación de estos sistemas demuestre no ser adecuada para el vehículo o la clase de vehículos en cuestión;
- b) el 31 de diciembre de 2010, a más tardar, y sobre la base de un análisis de rentabilidad, medidas para, acortar el período establecido en el artículo 13, apartado 11, que podrá ser diferente según la clase o categoría de los neumáticos en cuestión.

4. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, incluso completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 15, apartado 2.

#### Artículo 15

##### Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité técnico sobre vehículos de motor (CTVM) establecido por el artículo 40, apartado 1, de la Directiva 2007/46/CE.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

#### CAPÍTULO V

##### DISPOSICIONES FINALES

#### Artículo 16

##### Sanciones

1. Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de lo dispuesto en el presente Reglamento y en sus medidas de aplicación cometidas por los

fabricantes y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones a la Comisión a más tardar el 20 de febrero de 2011 o, en su caso, en un plazo de 18 meses a partir de la entrada en vigor de la medida de aplicación pertinente, y le comunicarán sin demora cualquier modificación posterior de las mismas.

2. Los tipos de infracciones objeto de sanción incluirán, como mínimo, las siguientes:

- a) la formulación de declaraciones falsas durante los procedimientos de homologación o los procedimientos encaminados a una recuperación;
- b) la falsificación de los resultados de los ensayos de homologación de tipo;
- c) la omisión de datos o especificaciones técnicas que pueden entrañar una recuperación o retirada de la homologación de tipo.

#### Artículo 17

##### Informes

A más tardar el 1 de diciembre de 2012 y posteriormente cada tres años, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe acompañado, si procede, de propuestas de modificación del presente Reglamento o de otros actos reglamentarios comunitarios pertinentes relacionados con la inclusión de nuevas funciones de seguridad.

#### Artículo 18

##### Modificaciones de la Directiva 2007/46/CE

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

#### Artículo 19

##### Derogación

1. Quedan derogadas, con efecto a partir del 1 de noviembre de 2014, las Directivas 70/221/CEE, 70/222/CEE, 70/311/CEE, 70/387/CEE, 70/388/CEE, 71/320/CEE, 72/245/CEE, 74/60/CEE, 74/61/CEE, 74/297/CEE, 74/408/CEE, 74/483/CEE, 75/443/CEE, 76/114/CEE, 76/115/CEE, 76/756/CEE, 76/757/CEE, 76/758/CEE, 76/759/CEE, 76/760/CEE, 76/761/CEE, 76/762/CEE, 77/389/CEE, 77/538/CEE, 77/539/CEE, 77/540/CEE, 77/541/CEE, 77/649/CEE, 78/316/CEE, 78/317/CEE, 78/318/CEE, 78/549/CEE, 78/932/CEE, 89/297/CEE, 91/226/CEE, 92/21/CEE, 92/22/CEE, 92/24/CEE, 92/114/CEE, 94/20/CE, 95/28/CE, 96/27/CE, 96/79/CE, 97/27/CE, 98/91/CE, 2000/40/CE, 2001/56/CE, 2001/85/CE y 2003/97/CE.

2. Queda derogada, con efecto a partir del 1 de noviembre de 2017, la Directiva 92/23/CEE.

3. Las referencias a las Directivas derogadas se entenderán hechas al presente Reglamento.

*Artículo 20*

**Entrada en vigor**

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 1 de noviembre de 2011.

Serán aplicables a partir del 20 de agosto de 2009 el artículo 13, apartado 15, el artículo 14, y el anexo III, punto 1, letra a), inciso iii), punto 1, letra b), inciso iii) e inciso iv), punto 2, letra c), punto 3, letra a), inciso iii), punto 3, letra b),

inciso iii), punto 3, letra c), inciso iii), punto 3, letra d), inciso iii), punto 3, letra e), inciso iii), y punto 3, letra f), inciso i).

Serán aplicables a partir del 1 de noviembre de 2014 el anexo III, punto 1, letra a), inciso i), punto 1, letra b), inciso i), punto 2, letra a), punto 3, letra a), inciso i), punto 3, letra b), inciso i), punto 3, letra c), inciso i), punto 3, letra d), inciso i), punto 3, letra e), inciso i) y punto 3, letra f), inciso ii).

Serán aplicables a partir del 1 de noviembre de 2017 el anexo III, punto 1, letra a), inciso ii), punto 1, letra b), inciso ii), punto 2, letra b), punto 3, letra a), inciso ii), punto 3, letra b), inciso ii), punto 3, letra c), inciso ii), punto 3, letra d), inciso ii), punto 3, letra e), inciso ii) y punto 4.

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

Hecho en Bruselas, el 13 de julio de 2009.

*Por el Parlamento Europeo*  
*El presidente*  
H.-G. PÖTTERING

*Por el Consejo*  
*El presidente*  
E. ERLANDSSON



Asunto	Aplicable a									
	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
Identificación de los mandos, luces testigo e indicadores	X	X	X	X	X	X				
Dispositivos antihielo y antivaho	X	( <sup>1</sup> )								
Lava/limpiaparabrisas	X	( <sup>2</sup> )								
Sistemas de calefacción	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Guardabarros	X									
Reposacabezas	X									
Protección lateral					X	X			X	X
Sistemas antiproyección					X	X			X	X
Vidrios de seguridad	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Neumáticos	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Limitadores de velocidad		X	X		X	X				
Masas y dimensiones	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Salientes exteriores de las cabinas				X	X	X				
Acoplamientos	X ( <sup>3</sup> )	X	X	X	X					
Inflamabilidad			X							
Autobuses y autocares		X	X							
Colisión frontal	X ( <sup>4</sup> )									
Colisión lateral	X ( <sup>5</sup> )			X ( <sup>5</sup> )						
Vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas				X ( <sup>6</sup> )						
Protección delantera contra el empotramiento					X	X				

(<sup>1</sup>) Los vehículos de esta categoría estarán equipados de un dispositivo de antihielo y antivaho del parabrisas.

(<sup>2</sup>) Los vehículos de esta categoría estarán equipados de un dispositivo lava/limpiaparabrisas.

(<sup>3</sup>) Solo serán aplicables para vehículos equipados con dispositivos de acoplamiento.

(<sup>4</sup>) Sin exceder 2,5 toneladas de masa máxima en carga técnicamente admisible.

(<sup>5</sup>) Solo aplicable para vehículos en los que el «punto de referencia de asiento» («punto R») del asiento más bajo no esté a más de 700 mm de altura sobre el nivel del suelo. El «punto R» se define en el Reglamento CEPE nº 95.

(<sup>6</sup>) Solo se aplicarán cuando el fabricante solicite la homologación de tipo de un vehículo destinado al transporte de mercancías peligrosas.

## ANEXO II

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

## PARTE A — REQUISITOS RELATIVOS A LA ADHERENCIA EN SUPERFICIE MOJADA

Los neumáticos de clase C1 reunirán los siguientes requisitos:

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

## PARTE B — REQUISITOS RELATIVOS A LA RESISTENCIA A LA RODADURA

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

Cuadro 1

Clase de neumático	Valor máximo (kg/tonelada) 1ª fase
C1	12,0
C2	10,5
C3	8,0

Cuadro 2

Clase de neumático	Valor máximo (kg/tonelada) 2ª fase
C1	10,5
C2	9,0
C3	6,5

Para los neumáticos de nieve, los límites del cuadro 2 se aumentarán en 1 kg/t.

## PARTE C — REQUISITOS RELATIVOS AL RUIDO DE RODADURA

1. Los niveles de ruido determinados conforme al procedimiento especificado en las medidas de aplicación del presente Reglamento no superarán los límites previstos en los puntos 1.1 o 1.2. Los cuadros de los puntos 1.1 y 1.2 representan los valores medidos corregidos según la temperatura, excepto en el caso de los neumáticos C3, así como la tolerancia de los instrumentos y el redondeo al valor entero inferior más cercano.
- 1.1. Neumáticos de clase C1, con referencia a la anchura nominal de sección del neumático que ha sido sometido a ensayo:

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

Para los neumáticos de nieve, los neumáticos de carga extra y los neumáticos reforzados, o cualquier combinación de esas clasificaciones, los límites anteriores se aumentarán en 1 dB(A).

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

Clase de neumático	Categoría de utilización	Límite en dB(A)
C2	Neumáticos normales	72
	Neumáticos de tracción	73
C3	Neumáticos normales	73
	Neumáticos de tracción	75

Para los neumáticos especiales, los límites anteriores se aumentarán en 2 dB(A). Se permitirán 2 dB(A) adicionales para los neumáticos de nieve en la categoría C2 de los neumáticos de tracción. Para todas las categorías de neumáticos C2 y C3 se permitirá 1 dB(A) adicional para los neumáticos de nieve.

## ANEXO III

## Modificaciones de la Directiva 2007/46/CE

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

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

a) el cuadro se modifica como sigue:

i) se suprimen los puntos 3 a 10, 12 a 38, 42 a 45 y 47 a 57,

ii) se suprime el punto 46,

iii) se añade la fila siguiente:

Epí-grafe	Asunto	Referencia del acto reglamentario	Referencia del Diario Oficial	Aplicable a										
				M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	
«63	Seguridad general	Reglamento (CE) nº 661/2009	DO L 200 de 31.7.2009, p. 1.	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

b) el apéndice se modifica como sigue:

i) se suprimen los puntos 3 a 10, 12 a 37, 44, 45 y 50 a 54 del cuadro,

ii) se suprime el punto 46 del cuadro,

iii) se añade la fila siguiente al cuadro:

	Asunto	Referencia del acto reglamentario	Referencia del Diario Oficial	M <sub>1</sub>
«63	Seguridad general	Reglamento (CE) nº 661/2009	DO L 200 de 31.7.2009, p. 1.	A/P»

iv) en la leyenda se añade el texto siguiente:

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

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

a) se suprimen los puntos 3 a 10, 12 a 38, 42 a 45 y 47 a 57,

b) se suprime el punto 46,

c) se añade la fila siguiente:

	Asunto	Referencia del acto reglamentario <sup>(1)</sup>	Modificado por	Aplicable a las variantes
«63	Seguridad general	Reglamento (CE) nº 661/2009»		



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

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

ii) se suprime el punto 46,

iii) se añade la fila siguiente:

Epí-grafe	Asunto	Referencia del acto reglamentario	Grúa móvil <sub>3</sub>
«63	General safety	Reglamento (CE) n <sup>o</sup> 661/2009	A/P»

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

i) se suprimen los puntos C, U, W<sub>5</sub> y W<sub>6</sub>,

ii) se añade el texto siguiente:

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

4) En el cuadro del anexo XV, se suprime el punto 46.

---

ANEXO IV

**Lista de Reglamentos CEPE que se aplican con carácter obligatorio**

—

## ANEXO V

**Fechas de aplicación de los requisitos para los sistemas electrónicos de control de la estabilidad en las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub>**

Cuadro 1 — Fechas de aplicación para nuevos tipos de vehículo

Categoría de vehículo	Fecha de aplicación:
M <sub>2</sub>	11 de julio de 2013
M <sub>3</sub> (Clase III)	1 de noviembre de 2011
M <sub>3</sub> < 16 toneladas (transmisión neumática)	1 de noviembre de 2011
M <sub>3</sub> (Clases II y B) (transmisión hidráulica)	11 de julio de 2013
M <sub>3</sub> (Clase III) (transmisión hidráulica)	11 de julio de 2013
M <sub>3</sub> (Clase III) (transmisión de control neumática y transmisión de energía hidráulica)	11 de julio de 2014
M <sub>3</sub> (Clase II) (transmisión de control neumática y transmisión de energía hidráulica)	11 de julio de 2014
M <sub>3</sub> (distintas de las anteriores)	1 de noviembre de 2011
N <sub>2</sub> (transmisión hidráulica)	11 de julio de 2013
N <sub>2</sub> (transmisión neumática de control y transmisión hidráulica de energía)	11 de julio de 2014
N <sub>2</sub> (distintas de las anteriores)	11 de julio de 2012
N <sub>3</sub> (tractores de 2 ejes para semirremolques)	1 de noviembre de 2011
N <sub>3</sub> [tractores de 2 ejes para semirremolques con transmisión de control neumática (ABS)]	1 de noviembre de 2011
N <sub>3</sub> [3 ejes con transmisión de control eléctrica (EBS)]	1 de noviembre de 2011
N <sub>3</sub> [2 y 3 ejes con transmisión de control neumática (ABS)]	11 de julio de 2012
N <sub>3</sub> (distintas de las anteriores)	1 de noviembre de 2011
O <sub>3</sub> (eje combinado de carga entre 3,5 – 7,5 toneladas)	11 de julio de 2012
O <sub>3</sub> (distintas de las anteriores)	1 de noviembre de 2011
O <sub>4</sub>	1 de noviembre de 2011

Cuadro 2 — Fechas de aplicación para vehículos nuevos

Categoría de vehículo	Fecha de aplicación:
M <sub>2</sub>	11 de julio de 2015
M <sub>3</sub> (Clase III)	1 de noviembre de 2014
M <sub>3</sub> < 16 toneladas (transmisión neumática)	1 de noviembre de 2014
M <sub>3</sub> (Clases II y B) (transmisión hidráulica)	11 de julio de 2015
M <sub>3</sub> (Clase III) (transmisión hidráulica)	11 de julio de 2015
M <sub>3</sub> (Clase III) (transmisión de control neumática y transmisión de energía hidráulica)	11 de julio de 2016
M <sub>3</sub> (Clase II) (transmisión de control neumática y transmisión de energía hidráulica)	11 de julio de 2016
M <sub>3</sub> (distintas de las anteriores)	1 de noviembre de 2014
N <sub>2</sub> (transmisión hidráulica)	11 de julio de 2015
N <sub>2</sub> (transmisión de control neumática y transmisión de energía hidráulica)	11 de julio de 2016
N <sub>2</sub> (distintas de las anteriores)	1 de noviembre de 2014
N <sub>3</sub> (tractores de 2 ejes para semirremolques)	1 de noviembre de 2014
N <sub>3</sub> [tractores de 2 ejes para semirremolques con transmisión de control neumática (ABS)]	1 de noviembre de 2014
N <sub>3</sub> [3 ejes con transmisión de control eléctrica (EBS)]	1 de noviembre de 2014
N <sub>3</sub> [2 y 3 ejes con transmisión de control neumática (ABS)]	1 de noviembre de 2014
N <sub>3</sub> (distintas de las anteriores)	1 de noviembre de 2014
O <sub>3</sub> (eje combinado de carga entre 3,5 y 7,5 toneladas)	1 de noviembre de 2014
O <sub>3</sub> (distintas de las anteriores)	1 de noviembre de 2014
O <sub>4</sub>	1 de noviembre de 2014