

REGLAMENTO (UE) 2015/562 DE LA COMISIÓN**de 8 de abril de 2015****que modifica el Reglamento (UE) n° 347/2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los requisitos de homologación de tipo para determinadas categorías de vehículos de motor con respecto a los sistemas avanzados de frenado de emergencia**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 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 ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 14, apartado 1, letra a),

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 661/2009 es un reglamento particular a efectos del procedimiento de homologación de tipo establecido mediante la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.
- (2) El Reglamento (CE) n° 661/2009 establece requisitos básicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃ con respecto a la instalación de sistemas avanzados de frenado de emergencia (AEBS). Es preciso fijar los procedimientos, ensayos y requisitos específicos para esta homologación de tipo.
- (3) El Reglamento (CE) n° 661/2009 establece la obligación general de que los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂ y N₃ vayan equipados con sistemas avanzados de frenado de emergencia.
- (4) El Reglamento (UE) n° 347/2012 de la Comisión ⁽³⁾ determina los procedimientos, ensayos y requisitos específicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor con respecto a los sistemas avanzados de frenado de emergencia y prevé la aplicación de dichos requisitos en dos fases. En el marco de la primera fase, determinados tipos de vehículos nuevos debían cumplir el nivel 1 de homologación a partir del 1 de noviembre de 2013. En el marco de la segunda fase, dichos tipos de vehículos, junto con otros tipos a los que no se había exigido el nivel 1 de homologación, debían obtener el nivel 2 de homologación, lo que implica el cumplimiento de requisitos adicionales más amplios. Asimismo, el Reglamento (UE) n° 347/2012 dispone que los nuevos tipos de vehículos deben cumplir el nivel 2 de homologación a partir del 1 de noviembre de 2016.
- (5) Se fijó el plazo para la aplicación del nivel 2 de homologación con objeto de garantizar un período de introducción suficiente que permitiera adquirir más experiencia con los sistemas avanzados de frenado de emergencia y que se registraran nuevos avances técnicos en este ámbito. Además, el calendario pretendía permitir a la Comisión considerar requisitos internacionales armonizados de rendimiento y ensayo que la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) tenía previsto adoptar con respecto a los tipos de vehículo de las categorías reguladas por el Reglamento n° 131 de la CEPE relativo a los sistemas avanzados de frenado de emergencia.
- (6) Por tanto, se previó que, a más tardar dos años antes de la fecha de aplicación del nivel 2 de homologación, la Comisión debía adoptar los criterios del ensayo de aviso y activación de frenado, para los tipos de vehículos de la categoría M₂ y de la categoría N₂ con una masa bruta inferior o igual a 8 toneladas, teniendo en cuenta los nuevos avances en la CEPE sobre esta cuestión.
- (7) La CEPE ha especificado el valor de la velocidad del objetivo aplicable a la hipótesis de un objetivo en movimiento en el nivel 2 de homologación para los ensayos de tipos de vehículos de la categoría M₂ y la categoría N₂ con una masa máxima inferior o igual a 8 toneladas. Se han establecido unos valores moderados para las velocidades del objetivo, a fin de poder adquirir más experiencia con los sistemas avanzados de frenado de emergencia y de permitir que se produzcan nuevos avances técnicos en este campo respecto a los tipos de vehículos en cuestión.
- (8) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité Técnico sobre Vehículos de Motor.

⁽¹⁾ DO L 200 de 31.7.2009, p. 1.

⁽²⁾ 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) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (UE) n° 347/2012 de la Comisión, de 16 de abril de 2012, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a los requisitos de homologación de tipo para determinadas categorías de vehículos de motor con respecto a los sistemas avanzados de frenado de emergencia (DO L 109 de 21.4.2012, p. 1).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo II del Reglamento (UE) n° 347/2012 queda modificado de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 8 de abril de 2015.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

El anexo II del Reglamento (UE) n° 347/2012 se modifica como sigue:

1) El punto 2.4.2.1 se sustituye por el texto siguiente:

«2.4.2.1. a) Para el nivel 1 de homologación: al menos un modo de aviso táctil o acústico tendrá lugar a más tardar en los valores especificados en la columna B del cuadro del apéndice 1.

b) Para el nivel 2 de homologación: al menos un modo de aviso tendrá lugar a más tardar en los valores especificados en la columna B del cuadro del apéndice 2, como sigue:

— en el caso de las categorías de vehículos contempladas en la fila 1 del cuadro del apéndice 2, el aviso deberá ser táctil o acústico, y

— en el caso de las categorías de vehículos contempladas en la fila 2 del cuadro del apéndice 2, el aviso deberá ser táctil, acústico u óptico.».

2) El punto 2.4.2.2 se sustituye por el texto siguiente:

«2.4.2.2. Al menos dos modos de aviso tendrán lugar, a más tardar, en los valores especificados:

Para el nivel 1 de homologación, en la columna C del cuadro del apéndice 1.

Para el nivel 2 de homologación, en la columna C del cuadro del apéndice 2.».

3) Se suprime la última frase de los puntos 2.5.2.1 y 2.5.2.2.

4) El apéndice 2 se sustituye por el texto siguiente:

«Apéndice 2

Nivel 2 de homologación: requisitos del ensayo de aviso y activación; valores de cumplimiento o incumplimiento (“cumple/no cumple”)

Fila	A	B	C	D	E	F	G	H
0	Categoría de vehículo	Objetivo detenido			Objetivo en movimiento			
		Tiempos de los modos de aviso		Reducción de velocidad del vehículo objeto de ensayo	Tiempos de los modos de aviso		Reducción de velocidad del vehículo objeto de ensayo	Velocidad del objetivo
		Al menos uno	Al menos dos		Al menos uno	Al menos dos		
		(véase el punto 2.4.2.1)	(véase el punto 2.4.2.2)	(véase el punto 2.4.5)	(véase el punto 2.5.2.1)	(véase el punto 2.5.2.2)	(véase el punto 2.5.3)	(véase el punto 2.5.1)
1	M ₃ (1), N ₃ y N ₂ > 8 t	No más tarde de 1,4 s antes del inicio de la fase de frenado de emergencia	No más tarde de 0,8 s antes del inicio de la fase de frenado de emergencia	No menos de 20 km/h	No más tarde de 1,4 s antes del inicio de la fase de frenado de emergencia	No más tarde de 0,8 s antes del inicio de la fase de frenado de emergencia	El vehículo objeto de ensayo no impactará en el objetivo en movimiento	12 ± 2 km/h

Fila	A	B	C	D	E	F	G	H
0	Categoría de vehículo	Objetivo detenido			Objetivo en movimiento			
		Tiempos de los modos de aviso		Reducción de velocidad del vehículo objeto de ensayo	Tiempos de los modos de aviso		Reducción de velocidad del vehículo objeto de ensayo	Velocidad del objetivo
		Al menos uno	Al menos dos		Al menos uno	Al menos dos		
		(véase el punto 2.4.2.1)	(véase el punto 2.4.2.2)	(véase el punto 2.4.5)	(véase el punto 2.5.2.1)	(véase el punto 2.5.2.2)	(véase el punto 2.5.3)	(véase el punto 2.5.1)
2	$N_2 \leq 8 \text{ t}$ ⁽⁴⁾ y M_2 ⁽²⁾ ⁽⁴⁾	No más tarde de 0,8 s antes del inicio de la fase de frenado de emergencia	Antes del inicio de la fase de frenado de emergencia ⁽³⁾	No menos de 10 km/h	No más tarde de 0,8 s antes del inicio de la fase de frenado de emergencia	Antes del inicio de la fase de frenado de emergencia ⁽³⁾	El vehículo objeto de ensayo no impactará en el objetivo en movimiento	$67 \pm 2 \text{ km/h}$ ⁽⁵⁾

⁽¹⁾ Los vehículos de la categoría M_3 con sistema de frenado hidráulico están sujetos a los requisitos de la fila 2.

⁽²⁾ Los vehículos con sistema de frenado neumático están sujetos a los requisitos de la fila 1.

⁽³⁾ El fabricante del vehículo deberá especificar los valores en el momento en que tenga lugar la homologación de tipo (véase el anexo I, parte 2, adenda, punto 4.4).

⁽⁴⁾ Los fabricantes de las categorías de vehículos contemplados en la fila 2 pueden optar por obtener la homologación de tipo de vehículo conforme a los valores especificados en la fila 1; en tal caso, debe demostrarse la conformidad con todos los valores especificados en la fila 1.

⁽⁵⁾ Los valores correspondientes a la velocidad del objetivo indicados en la celda H2 se revisarán antes del 1 de noviembre de 2021.»