

374L0408

12. 8. 74

Diario Oficial de las Comunidades Europeas

Nº L 221/1

DIRECTIVA DEL CONSEJO

de 22 de julio de 1974

relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el acondicionamiento interior de los vehículos a motor (resistencia de los asientos y de su anclaje)

(74/408/CEE)

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques ⁽²⁾;

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea y, en particular, su artículo 100,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Considerando que las prescripciones técnicas a que deben ajustarse los vehículos a motor en virtud de las legislaciones nacionales se refieren, entre otros aspectos, al acondicionamiento interior en lo que concierne la resistencia de los asientos y de su anclaje;

Considerando que dichas prescripciones difieren de un Estado miembro a otro; que como consecuencia de ello, es necesario que todos los Estados miembros, bien con carácter complementario o bien en sustitución de sus legislaciones actuales, adopten las mismas prescripciones con la finalidad principal de permitir, para cada tipo de vehículo, la aplicación del procedimiento de homologación CEE objeto de la Directiva del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los

Considerando que las prescripciones comunes relativas a las partes interiores de la cabina, la disposición de los mandos, el techo, el respaldo y al parte trasera de los asientos fueron adoptadas por la Directiva 74/60/CEE del Consejo, de 17 de diciembre de 1973 ⁽³⁾, que las relativas al acondicionamiento interior en lo que concierne al comportamiento del dispositivo de conducción en caso de choque fueron adoptadas por la Directiva 74/297/CEE del Consejo, de 4 de junio de 1974 ⁽⁴⁾; que se adoptarán posteriormente las demás prescripciones relativas al acondicionamiento interior, y concretamente las relativas al reposacabezas, al anclaje de los cinturones de seguridad y a la identificación de los mandos;

Considerando que en lo que se refiere a las prescripciones técnicas es oportuno adecuarse básicamente a las adoptadas por la Comisión Económica para Europa de la O.N.U. en su Reglamento nº 17 («Prescripciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos en lo que se refiere a la resistencia de los asientos y de su anclaje») ⁽⁵⁾ anejo al Acuerdo de 20 de marzo de 1958, relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y al reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y piezas de vehículos de motor;

⁽²⁾ DO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1.⁽³⁾ DO nº L 38 de 11. 2. 1974, p. 2.⁽⁴⁾ DO nº L 165 de 20. 6. 1974, p. 16.⁽⁵⁾ Documento CEE de Ginebra.(E/ECE/324
E/ECE/TRANS/505) rev. 1/Add. 16.⁽¹⁾ DO nº L 108 de 10. 12. 1973, p. 75.

Considerando que la aproximación de las legislaciones nacionales relativas a los vehículos a motor supone el reconocimiento por parte de cada Estado miembro de los controles efectuados por los demás Estados miembros sobre la base de las prescripciones comunes; que el buen funcionamiento del sistema implica que todos los Estados miembros apliquen dichas prescripciones a partir de una misma fecha,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

1. A los efectos de la presente Directiva, se entiende por vehículo cualquier vehículo a motor destinado a circular por carretera, con o sin carrocería, con cuatro ruedas como mínimo y una velocidad máxima por construcción superior a 25 km/h. Se exceptúan los vehículos que se desplacen sobre raíles, los tractores y máquinas agrícolas y las máquinas de obras públicas.

2. La presente Directiva no se aplicará a los asientos que tengan anclajes para cinturones de seguridad incorporados, a los asientos plegables ni a los que se hallen de cara a los costados u orientados hacia atrás.

Artículo 2

Los Estados miembros no podrán denegar la homologación CEE ni la homologación nacional de un vehículo por motivos que se refieran a la resistencia de los asientos y de su anclaje, si aquélla se ajusta a las prescripciones de los Anexos I y II cuando el vehículo pertenezca a la categoría M₁, y a las prescripciones del Anexo III cuando el vehículo pertenezca a las categorías M₂, M₃, N₁, N₂ o N₃. Las categorías de los vehículos se definen en el Anexo I de la Directiva 70/156/CEE.

Artículo 3

Los Estados miembros no podrán denegar ni prohibir la venta, la matriculación, la puesta en circulación o el uso de los vehículos por motivos que se refieran a la resistencia de los asientos y de su anclaje, si aquélla se ajusta a las prescripciones de los Anexos I y II cuando el vehículo pertenezca a la categoría M₁ y a las prescripciones del Anexo III cuando el vehículo pertenezca a las categorías M₂, M₃, N₁, N₂ o N₃.

Artículo 4

El Estado miembro que haya efectuado la homologación tomará las medidas necesarias para ser informado de cualquier modificación de los elementos o de las características indicadas en el número 2.2 del Anexo I. Las autoridades competentes de dicho Estado miembro decidirán si el vehículo modificado debe ser sometido a nuevas pruebas acompañadas de una nueva acta. No se autorizará la modificación cuando de las pruebas se deduzca que no se han cumplido las prescripciones de la presente Directiva.

Artículo 5

Las modificaciones que sean necesarias para adaptar al progreso técnico las prescripciones de los Anexos I, II, III, IV se adoptarán de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE.

Artículo 6

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán antes de 1 de marzo de 1975 las disposiciones necesarias para cumplir la presente Directiva e informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Dichas disposiciones serán aplicables a partir del 1 de octubre de 1975.

2. A partir de la notificación de la presente Directiva, los Estados miembros deberán informar a la Comisión, con la suficiente antelación para permitirle presentar sus observaciones sobre cualquier proyecto de disposiciones legales, reglamentarias o administrativas que se propongan adoptar en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 7

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 22 de julio de 1974.

Por el Consejo

El Presidente

J. SAUVAGNARGUES

ANEXO I (1)

GENERALIDADES, DEFINICIONES, SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN CEE, HOMOLOGACIÓN CEE, CARACTERÍSTICAS GENERALES, PRUEBAS, COMPROBACIONES, CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

1. GENERALIDADES

- 1.1. Las prescripciones del presente Anexo solamente se aplicarán a los vehículos de la categoría M₁.

2. DEFINICIONES

A los efectos de la presente Directiva, se entiende por:

(2.1.)

- 2.2. «tipo de vehículo en lo que se refiere a la resistencia de los asientos y de su anclaje», los vehículos a motor que no presenten entre sí diferencias esenciales, concretamente con relación a los puntos siguientes:

- 2.2.1. estructura, forma, dimensiones y material de los asientos,

- 2.2.2. tipos y dimensiones de los sistemas de regulación y de bloqueo del respaldo,

- 2.2.3. tipos y dimensiones del anclaje del asiento y de las partes afectadas de la estructura del vehículo;

- 2.3. «anclaje», el sistema de fijación del conjunto del asiento a la estructura del vehículo, comprendidas las partes afectadas de dicha estructura;

- 2.4. «sistema de regulación», el dispositivo que permite ajustar el asiento o sus elementos en la posición que mejor se adapte a la morfología del ocupante sentado. Este dispositivo de regulación podrá permitir en concreto:

- 2.4.1. un deslizamiento longitudinal,

- 2.4.2. un desplazamiento en altura,

- 2.4.3. un desplazamiento angular;

- 2.5. «sistema de desplazamiento», un dispositivo que permite un desplazamiento angular o longitudinal, sin posición intermedia fija, del asiento o de una de sus partes, para facilitar el acceso de los pasajeros.

- 2.6. «sistema de bloqueo», un dispositivo que asegura la permanencia del asiento y de sus elementos en posición de utilización.

- 2.7. «transportación», un asiento en el que no sólo el respaldo se puede abatir sobre el asiento, sino que éste puede girar hacia adelante con respecto al piso del vehículo.

3. SOLICITUD DE HOMOLOGACIÓN CEE

- 3.1. La solicitud de homologación CEE de un tipo de vehículo en lo que se refiere a la resistencia de los asientos y de su anclaje deberá presentarla el fabricante del vehículo o su representante.

- 3.2. La solicitud se acompañará de los documentos que a continuación se indican por triplicado, y de las indicaciones siguientes:

- 3.2.1. descripción detallada del tipo de vehículo en lo que se refiere al diseño de los asientos, de su anclaje y de sus sistemas de regulación y bloqueo,

- 3.2.2. dibujos de los asientos, de sus anclajes al vehículo y de sus sistemas de regulación y de bloqueo, a escala adecuada y suficientemente detallados.

(1) El texto del presente Anexo es, en lo esencial, análogo al del Reglamento n° 17 de la Comisión Económica para Europa de la ONU. En particular, las subdivisiones en números son las mismas, por lo que si un número del Reglamento n° 17 no tiene su correspondiente en el presente Anexo, su numeración se expresa con carácter indicativo entre paréntesis.

- 3.3. Deberá presentarse al servicio técnico encargado de las pruebas de homologación:
 - 3.3.1. un vehículo representativo del tipo de vehículo cuya homologación se solicita,
 - 3.3.2. un juego suplementario de los asientos con los que el vehículo esté equipado, con sus respectivos anclajes.

4. HOMOLOGACIÓN

(4.1.)

(4.2.)

- 4.3. Al certificado de homologación CEE se adjuntará un certificado igual al del modelo que figura en el Anexo IV.

(4.4.)

(4.4.1.)

(4.4.2.)

(4.5.)

(4.6.)

5. CARACTERÍSTICA GENERALES

- 5.1. Todo sistema de regulación y de desplazamiento, si existe, deberá incluir un sistema de bloqueo de funcionamiento automático.
- 5.2. El mando para desbloquear el dispositivo citado en el número 2.5 deberá estar situado en el lado exterior del asiento próximo a la puerta. Deberá ser fácilmente accesible, incluso para el ocupante del asiento situado inmediatamente detrás del asiento considerado.

6. PRUEBAS

6.1. Prueba de resistencia del respaldo y de sus sistemas de bloqueo

- 6.1.1. Par esta prueba el respaldo, si es regulable, se bloqueará en una posición correspondiente a una inclinación hacia atrás de aproximadamente 25° con relación a la vertical de la línea de referencia del torso del maniquí descrito en el número 3 del Anexo II, salvo indicación contraria del fabricante.
- 6.1.2. Mediante un elemento que reproduzca la espalda del maniquí descrito en el número 3 del Anexo II se aplicará a la parte superior de la estructura del respaldo una fuerza en dirección longitudinal, orientada hacia atrás, que produzca un momento de 53 mdaN con relación al punto H.

6.2. Prueba de resistencia del anclaje del asiento y de los sistemas de bloqueo del asiento

- 6.2.1. Cualquiera que fuere la posición del asiento, estos sistemas deberán resistir las fuerzas prescritas en el número 6.2.2. Sin embargo, esta condición se considerará cumplida si la prueba efectuada en las posiciones mencionadas en el número 6.2.5 y, en su caso, en el número 6.2.6, resultare satisfactoria.
- 6.2.2. Se aplicará a la estructura del asiento una fuerza longitudinal horizontal que pase por el centro de gravedad del asiento completo y sea igual a 20 veces el peso de dicho asiento completo. Se efectuarán dos pruebas en el mismo asiento, dirigiéndose la fuerza una vez hacia adelante y otra hacia atrás. Cuando el asiento se componga de partes separadas cada una de ellas fijada de forma independiente a la estructura del vehículo cada parte será sometida a la prueba en las condiciones mencionadas anteriormente. Si el asiento estuviere integrado por elementos fijados parcialmente a la estructura del vehículo y sostenidos entre sí por algunas de sus partes, las pruebas se efectuarán simultáneamente aplicando al centro de gravedad de cada parte las fuerzas correspondientes a cada elemento considerado aisladamente.
- 6.2.3. Para efectuar la prueba prevista en el número 6.2.1 podrá reforzarse la unión del respaldo con el asiento, a condición de que las piezas de refuerzo se fijen a la estructura del respaldo al nivel del punto de aplicación de la fuerza y en el punto más adelantado de la estructura del asiento.

- 6.2.4. Se considerará que las condiciones establecidas en el número 6.2.2 han sido cumplidas cuando se apliquen dos fuerzas, cada una de ellas igual a la mitad de la fuerza prescrita, a los elementos laterales de resistencia de la estructura del asiento y al nivel del centro de gravedad.
- 6.2.5. El asiento se deberá probar:
- 6.2.5.1. en la posición más adelantada con el ocupante sentado y el asiento colocado en la posición más alta hacia adelante, cuando la fuerza se aplique en este sentido,
- 6.2.5.2. en la posición más retrasada con el ocupante sentado y el asiento colocado en la posición más baja hacia atrás, cuando la fuerza se aplique en este sentido.
- 6.2.6. En aquellos casos concretos en los que, por razón de la peculiar disposición de los sistemas de bloqueo, ocurriere que en una posición distinta a las indicadas en los números 6.2.5.1 y 6.2.5.2 el reparto de fuerzas sobre los sistemas de bloqueo y sobre el anclaje del asiento fuera más desfavorable que aquel que resulte de colocar los asientos en las posiciones mencionadas en dichos números, se repetirán las pruebas con el asiento colocado en dicha posición.

6.3. Pruebas de resistencia de los sistemas de bloqueo a los efectos de la inercia

- 6.3.1. Cuando se aplique al conjunto del asiento, hacia adelante y hacia atrás, una aceleración longitudinal horizontal de 20 g, no deberá observarse aflojamiento alguno en los sistemas de bloqueo.
- 6.3.2. En sustitución de la prueba dinámica prevista en el número 6.3.1, podrá efectuarse un cálculo de los efectos de la inercia sobre todos los elementos de los sistemas de bloqueo. En dicho cálculo no se tendrán en cuenta las fuerzas de rozamiento.
- 6.4. Se admitirán métodos de prueba equivalentes a condición de que puedan obtenerse los resultados previstos en los números 6.1, 6.2 y 6.3, ya sea íntegramente por medio de la prueba de sustitución o bien por cálculo a partir de los resultados de la prueba de sustitución. Si se utilizare un método distinto del descrito en los números 6.1, 6.2 y 6.3, deberá demostrarse su equivalencia.

7. COMPROBACIONES

- 7.1. Durante las pruebas previstas en los números 6.1 y 6.2, no deberá observarse fallo alguno en la estructura del asiento, en los sistemas de anclaje, de regulación y de desplazamiento ni en sus respectivos dispositivos de bloqueo. Sin embargo, no se exigirá que los sistemas de regulación, de desplazamiento y de bloqueo permanezcan en estado de funcionamiento después de estas pruebas, excepción hecha del sistema de desplazamiento mencionado en el número 2.5, el cual deberá poderse desbloquear después de la prueba.

(8.)

9. CONFORMIDAD DE LA PRODUCCIÓN

(9.1.)

- 9.2. Con objeto de comprobar la conformidad con el tipo homologado, se procederá a efectuar un número suficiente de comprobaciones por muestreo entre los vehículos de serie.

- 9.3. En general, estas comprobaciones se reducirán a la medición de dimensiones. Sin embargo, si ello fuere necesario, los vehículos o los asientos se someterán a las pruebas descritas en el número 6.

(10.)

(11.)

ANEXO II

PROCEDIMIENTO PARA LA DETERMINACIÓN DEL PUNTO H Y DEL ÁNGULO REAL DE INCLINACIÓN DEL RESPALDO Y LA COMPROBACIÓN DE SU RELACIÓN CON EL PUNTO R Y EL ÁNGULO PREVISTO DE INCLINACIÓN DEL RESPALDO**O. GENERALIDADES**

Las prescripciones del presente Anexo se aplicarán exclusivamente a los vehículos de la categoría M₁.

1. DEFINICIONES

- 1.1. Punto «H» ver el número 1.1 del Anexo IV de la Directiva 74/60/CEE.
- 1.2. Punto «R» ver el número 1.2 del Anexo IV de la Directiva 74/60/CEE.
- 1.3. Por «ángulo de inclinación del respaldo» se entiende la inclinación del respaldo con relación a la vertical.
- 1.4. Por «ángulo real de inclinación del respaldo» se entiende el ángulo formado por la vertical que pasa por el punto H y la línea de referencia del tronco del cuerpo humano representado por el maniquí descrito en el número 3.
- 1.5. Por «ángulo previsto de inclinación del respaldo» se entiende el ángulo indicado por el fabricante, el cual
 - 1.5.1. determina el ángulo de inclinación del respaldo para la más baja y más retrasada de las posiciones de conducción o de utilización normal previstas por el fabricante del vehículo para cada uno de los asientos,
 - 1.5.2. está formado en el punto R por la vertical y la línea de referencia del tronco,
 - 1.5.3. corresponde teóricamente al ángulo real de inclinación.

2. DETERMINACIÓN DE LOS PUNTOS H

Ver el número 2 del Anexo IV de la Directiva 74/60/CEE.

3. CARACTERÍSTICAS DEL MANIQUÍ

Ver el número 3 del Anexo IV de la Directiva 74/60/CEE.

4. COLOCACIÓN DEL MANIQUÍ

Ver el número 4 del Anexo IV de la Directiva 74/60/CEE.

5. RESULTADOS

- 5.1. Una vez colocado el maniquí tal y como se señala en el número 4, el punto H y el ángulo real de inclinación del respaldo considerado serán el punto H y el ángulo de inclinación de la línea de referencia del tronco del maniquí.
- 5.2. Cada una de las coordenadas del punto H y el ángulo real de inclinación del respaldo se medirán con la mayor precisión posible. Del mismo modo se procederá con las coordenadas de los puntos característicos y bien determinados de la cabina. Las proyecciones de esos puntos sobre un plano vertical longitudinal se trasladarán a un diagrama en el que se indicará también el ángulo de inclinación medido.

6. COMPROBACIÓN DE LA POSICIÓN RELATIVA DE LOS PUNTOS R Y H Y DE LA RELACIÓN ENTRE EL ÁNGULO PREVISTO Y EL ÁNGULO REAL DE INCLINACIÓN DEL RESPALDO

- 6.1. Los resultados de las mediciones del punto H y del ángulo real de inclinación del respaldo efectuadas conforme al número 5.2 deberán compararse con las coordenadas del punto R y con el ángulo previsto de inclinación del respaldo indicados por el fabricante del vehículo.

- 6.2. Se considerará satisfactoria la comprobación de la posición relativa de los dos puntos con relación a la plaza de asiento de que se trate siempre que las coordenadas del punto H se encuentren dentro de un rectángulo longitudinal cuyos lados horizontales y verticales tengan 30 y 20 milímetros respectivamente y en el que la intersección de sus diagonales coincida con el punto R. La comprobación del ángulo de inclinación del respaldo se considerará satisfactoria si el ángulo de inclinación del respaldo no difiere en más de 3° del ángulo de inclinación previsto. Si se cumplen estas condiciones, el punto R y el ángulo de inclinación previsto se utilizarán para la prueba y, si fuere necesario, se ajustará el maniquí para que el punto H coincida con el punto R y el ángulo real de inclinación del respaldo coincida con el ángulo previsto.
- 6.3. Si el punto H o el ángulo real de inclinación no cumplieren las prescripciones del número 6.2, se procederá a efectuar dos nuevas determinaciones del punto H o del ángulo de inclinación (tres determinaciones en total).
Si dos de los tres puntos así determinados se situaren dentro del rectángulo, el resultado de la prueba se considerará satisfactorio.
- 6.4. Si al menos dos de los tres puntos determinados estuvieren fuera del rectángulo, el resultado de la prueba no se considerará satisfactorio.
- 6.5. En el caso descrito en el número 6.3, o cuando la comprobación no pueda efectuarse porque el fabricante del vehículo no haya suministrado los datos relativos a la posición del punto R o del ángulo previsto de inclinación del respaldo, podrá utilizarse y considerarse aplicable, en todos los casos en que el punto R o en ángulo previsto de inclinación del respaldo se mencionen en la presente Directiva, la media de los resultados de tres determinaciones.
- 6.6. Para la comprobación de la posición relativa de los puntos R y H y la relación entre el ángulo previsto y el ángulo real de inclinación del respaldo en un vehículo de serie el rectángulo mencionado en el número 6.2 se sustituirá por un cuadrado de 50 milímetros de lado y el ángulo real de inclinación del respaldo no deberá diferir en más de 5° del ángulo de inclinación previsto.

ANEXO III

ÁMBITO, CARACTERÍSTICAS GENERALES

1. ÁMBITO
 - 1.1. Las prescripciones del presente Anexo se aplicarán a los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₁, N₂ o N₃.
2. CARACTERÍSTICAS GENERALES
 - 2.1. Los asientos, tanto individuales como corridos, deberán estar firmemente fijados al vehículo.
 - 2.2. Aquellos de los anteriores que sean corredizos se deberán bloquear automáticamente en todas las posiciones que puedan adoptar.
 - 2.3. Los respaldos regulables deberán poderse bloquear en todas las posiciones que puedan adoptar.
 - 2.4. Tanto los asientos individuales y corridos abatibles como sus correspondientes respaldos también abatibles se deberán bloquear automáticamente en su posición normal.

ANEXO IV

MODELO

Indicación de la Administración

ANEXO AL CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN CEE DE UN TIPO DE VEHÍCULO EN LO QUE SE REFIERE A LA RESISTENCIA DE LOS ASIENTOS Y DE SU ANCLAJE

(apartado 2 del artículo 4 y artículo 10 de la Directiva 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)

- Nº de homologación:
- 1. Marca de fábrica o de comercial del vehículo de motor:
- 2. Tipo del vehículo:
- 3. Nombre y dirección del fabricante:
- 4. En su caso, nombre y dirección del representante del fabricante:
-
- 5. Descripción de los asientos:
- 6. Descripción de los sistemas de regulación, de desplazamiento y de bloqueo del asiento o de los elementos que lo integran:
- 7. Descripción del anclaje del asiento:
- 8. Vehículo presentado a la homologación el:
- 9. Servicio técnico encargado de las pruebas de homologación:
- 10. Fecha del acta expedida por este servicio:
- 11. Número del acta expedida por dicho servicio:
- 12. Se concede/se deniega (1) la homologación, en lo que se refiere a la resistencia de los asientos y de su anclaje.
- 13. Lugar:
- 14. Fecha:
- 15. Firma:
- 16. Se adjuntan los documentos siguientes, que llevan el número de homologación indicado anteriormente:
 - dibujos, diagramas y planos de los asientos y de su anclaje en el vehículo, y de los sistemas de regulación, de desplazamiento y de bloqueo de los asientos y de los elementos que los integren.
 - fotografías de los asientos y de su anclaje, y de los sistemas de regulación, de desplazamiento y de bloqueo de los asientos y de los elementos que los integren.

(1) Táchese lo que no proceda.