



COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 02.10.1995
COM(95)454 final

94/0322 (COD)

Propuesta modificada de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**RELATIVA A LA RESISTENCIA AL CHOQUE LATERAL
DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR Y POR LA QUE SE MODIFICA
LA DIRECTIVA 70/156/CEE**

(presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2
del artículo 189 A del Tratado CE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 13 de diciembre de 1994, la Comisión sometió al Consejo una Propuesta de Directiva relativa a la resistencia al choque lateral de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE (COM (94) 519 final de 13 de diciembre de 1994).

El 12 de julio de 1995, el Parlamento Europeo aprobó la Propuesta en primera lectura, a reserva de 11 enmiendas. La Comisión ha aceptado todas salvo una de las enmiendas propuestas, a reserva de determinadas modificaciones de tipo redaccional.

Básicamente, las enmiendas se refieren a la supresión del enfoque en dos fases propuesto por la Comisión (aumentar por fases el rigor del ensayo elevando la altura de la barrera de 260 a 300 mm), propugnando la adopción inmediata del ensayo más riguroso ya en octubre de 1998. La Comisión, que ha sondeado a las partes interesadas, puede aceptar este planteamiento puesto que asegura el paralelismo con la introducción de la nueva Directiva sobre el choque frontal y porque, desde el punto de vista industrial, es posible anticipar la fecha de entrada en vigor respecto de la prevista en la segunda fase de la propuesta inicial.

La enmienda 7a, referida a la posición del asiento durante el ensayo, no puede aceptarse porque es necesario que el servicio técnico encargado de la realización de los ensayos pueda determinar otras posiciones, al objeto de evitar el riesgo de emplear un relleno para una única posición o de colocar fuera de tal posición equipos potencialmente dañinos dentro de la puerta, sólo por la necesidad de cumplir los requisitos del ensayo en una única posición.

La enmienda 10, que amplía la nota a pie de página ya modificada por la enmienda 7b, es incompatible con la 7a. Dado que la Comisión no puede aceptar la enmienda 7a (véase arriba), deja de tener sentido ampliar dicha nota (las enmiendas 7 y 10 carecen de coherencia entre sí, pero fueron adoptadas por el Parlamento).

La enmienda 5, referida a la redacción del artículo 4 en relación con una revisión futura de los requisitos del ensayo, se ha aceptado en principio, pero no la obligación de fijar en el futuro la altura de la barrera en 350 mm. En tanto que la Comisión acepta y respalda el principio de que hay que examinar las repercusiones de esta legislación en la seguridad vial y, en su caso, dar mayor rigor al ensayo, se opone a incluir el parámetro en sí, puesto que:

- prejuzgaría el resultado de la revisión y
- crearía *de facto* una segunda norma en el mercado.

Las demás enmiendas del Parlamento pueden aceptarse y se han incorporado a la Propuesta modificada de la Comisión, a reserva de determinadas mejoras de redacción y presentación.

Por otra parte, se ha aprovechado la oportunidad para incorporar el texto de la Adenda 2 del Apéndice I del Anexo II, referido al cálculo de la norma de viscosidad.

PROPUESTA MODIFICADA

**DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO
Y DEL CONSEJO**

**relativa a la resistencia al choque lateral
de los vehículos de motor y por la que se modifica
la Directiva 70/156/CEE**

TEXTO ORIGINAL

TEXTO REVISADO

Artículo 2 (2)

2. A partir del 1 de octubre de 1995 los Estados miembros

- dejarán de conceder la homologación CEE de acuerdo con el artículo 4 de la Directiva 70/156/CEE,

- podrán denegar la homologación nacional,

a no ser que el vehículo cumpla los requisitos de la presente Directiva.

2. A partir del 1 de octubre de 1998 los Estados miembros

- dejarán de conceder la homologación CEE de acuerdo con el artículo 4 de la Directiva 70/156/CEE,

- podrán denegar la homologación nacional,

a no ser que el vehículo cumpla los requisitos de la presente Directiva.

Artículo 2 (3)

3. No se aplicará el apartado 2 a los tipos de vehículos homologados antes del 1 de octubre de 1995 con arreglo a dos cualesquiera de las Directivas siguientes: 70/387/CEE (cerraduras y bisagras de las puertas), 74/483/CEE (salientes exteriores) y 76/115/CEE (anclajes de los cinturones de seguridad) y, si procede, posteriores extensiones de tales homologaciones.

3. No se aplicará el apartado 2 a los tipos de vehículos homologados antes del 1 de octubre de 1998 con arreglo a dos cualesquiera de las Directivas siguientes: 70/387/CEE (cerraduras y bisagras de las puertas), 74/483/CEE (salientes exteriores) y 76/115/CEE (anclajes de los cinturones de seguridad) y, si procede, posteriores extensiones de tales homologaciones.

Artículo 2 (4)

4. A partir del 1 de octubre del año 2000, los Estados miembros considerarán que los certificados de conformidad adjuntos a los vehículos nuevos con arreglo a las disposiciones de la Directiva 70/156/CEE han dejado de ser válidos a los efectos del apartado 1 del artículo 7 de esa Directiva, si no se cumplen los requisitos de la presente Directiva.

4. A partir del 1 de octubre del año 2003, los Estados miembros considerarán que los certificados de conformidad adjuntos a los vehículos nuevos con arreglo a las disposiciones de la Directiva 70/156/CEE han dejado de ser válidos a los efectos del apartado 1 del artículo 7 de esa Directiva, si no se cumplen los requisitos de la presente Directiva.

Artículo 3 (2)

Queda modificada la Directiva 70/156/CEE mediante la adición del siguiente punto en las Partes I y II del Anexo IV:

Parte I:

"54. Resistencia al choque lateral
94/xxx/CEE L...etc. x---x-----"

Parte II:

"54. Resistencia al choque lateral xx"

Queda modificada la Directiva 70/156/CEE mediante la adición del siguiente punto en la Parte I del Anexo IV:

"54. Resistencia al choque lateral
94/xxx/CEE L...etc. x---x-----"

Artículo 4

1. En el marco de la adaptación al progreso técnico y con el fin de seguir mejorando la resistencia estructural de los vehículos de motor en caso de choque lateral, la Comisión introducirá una segunda fase. Ésta se basará en una revisión de los criterios técnicos y, en concreto, la norma de viscosidad, la posición del asiento delantero y la altura de la barrera. Entre otros, los criterios de revisión incluirán datos estadísticos sobre accidentes, datos de los estudios de siniestralidad, resultados de los ensayos con vehículos a escala real, la experiencia adquirida con los ensayos de homologación y criterios de rentabilidad. No obstante lo dispuesto anteriormente, la altura de la barrera se incrementará hasta los 300 mm, salvo en el caso de que la revisión demuestre que un valor diferente proporcionaría un grado equivalente de protección.
 2. La segunda fase será aplicable a petición de los fabricantes y de forma voluntaria a partir del 1 de enero de 1998 y será aplicable para los nuevos tipos de vehículos homologados a partir del 1 de octubre del año 2001.
 3. La segunda fase será aplicable a todos los vehículos nuevos a partir del 1 de octubre de 2004, haciéndose depender dicha fecha del informe que presente la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar, el 1 de octubre 2002, sobre la aplicación de la presente Directiva y sobre la viabilidad industrial de la citada fecha.
- En el marco de la adaptación de la presente Directiva al progreso técnico, la Comisión efectuará una revisión en el plazo de dos años desde la fecha mencionada en el apartado 2 del artículo 2. Ésta se basará en una revisión de los criterios técnicos y, en concreto, la norma de viscosidad, la posición del asiento delantero y la altura de la barrera. Entre otros, los criterios de revisión incluirán datos estadísticos sobre accidentes, resultados de los ensayos entre vehículos a escala real y consideraciones de rentabilidad. La revisión examinará los avances potenciales en la protección del viajero y la viabilidad industrial de incrementar la altura de la barrera. Los resultados de esta revisión se comunicarán al Parlamento Europeo y al Consejo en un informe de la Comisión.

Artículo 5 (1)

- | | |
|---|--|
| 1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva antes del 1 de octubre de 1995 e informarán inmediatamente de ello a la Comisión. | 1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva antes del 1 de octubre de <u>1996</u> e informarán inmediatamente de ello a la Comisión. |
|---|--|

Nota al Punto 3.1.2 del Anexo II

- | | |
|---|---|
| (1) Hasta el 30 de septiembre de 1998, a efectos de los requisitos de ensayo, la gama de ajustes longitudinales normales se limitará de tal modo que el punto H quede comprendido en la longitud de la apertura de la puerta. | (1) Hasta el 30 de septiembre de <u>2000</u> , a efectos de los requisitos de ensayo, la gama de ajustes longitudinales normales se limitará de tal modo que el punto H quede comprendido en la longitud de la apertura de la puerta. |
|---|---|

Punto 2.1.3 del Apéndice 2 del Anexo II

- | | |
|---|--|
| 2.1.3 La altura de la barrera en la zona de impacto será de 260 mm ± 5 mm medida en posición estática antes de impacto, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4 de la presente Directiva. | 2.1.3 La altura de la barrera en la zona de impacto será de <u>300</u> mm ± 5 mm medida en posición estática antes de impacto, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4 de la presente Directiva. |
|---|--|

Figura 1 del Apéndice 2 del Anexo II

Altura de la barrera = 260 (mm)

Altura de la barrera = 300 (mm)

Adenda 2 del Apéndice 1 del Anexo II

queda redactada como sigue:

"PROCEDIMIENTO DE CÁLCULO DE LA NORMA DE VISCOSIDAD (N*V) PARA EL MANIQUÍ UTILIZADO EN EL ENSAYO DE CHOQUE LATERAL

La norma de viscosidad se calcula como el producto instantáneo de la compresión y el índice de desviación del esternón. Ambos se derivan de la medición de la desviación del esternón.

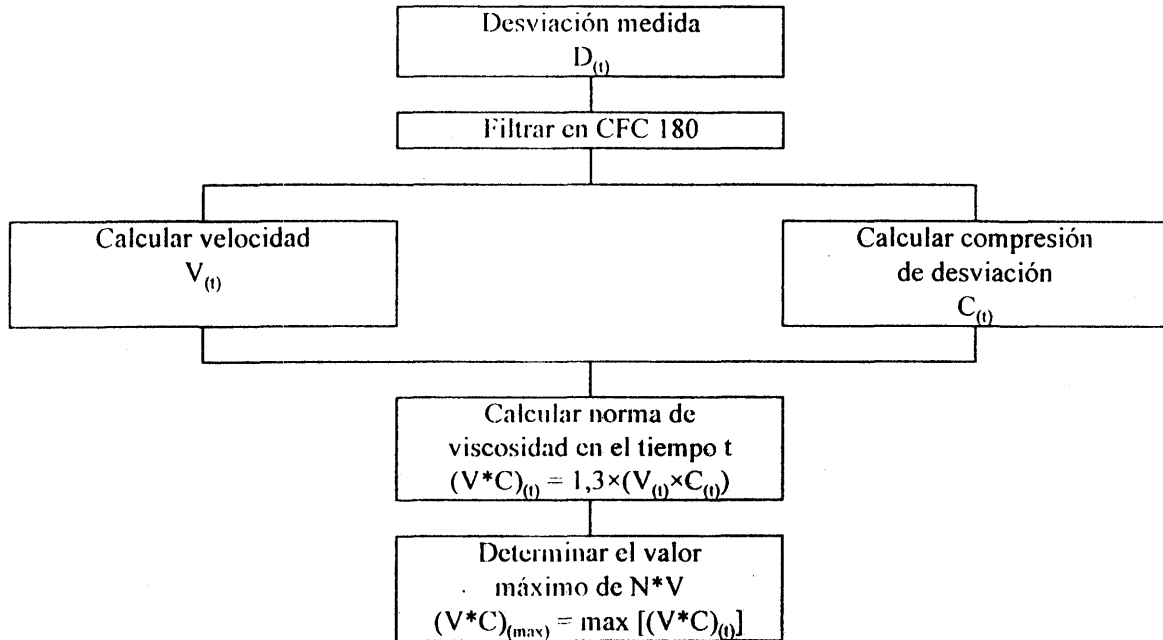
La respuesta a la desviación del esternón se filtra una vez en la clase de canal de frecuencia 180. La compresión en el tiempo t se calcula a partir de esta señal filtrada como:

$$C(t) = \frac{D(t)}{0.14}$$

La velocidad de desviación del esternón en el tiempo t se calcula a partir de la desviación filtrada como:

$$V_{(t)} = \frac{8 \times (D_{(t+1)} - D_{(t-1)}) - (D_{(t+2)} - D_{(t-2)})}{12\delta t}$$

donde $D_{(t)}$ es la desviación en el momento t en metros y δt es el intervalo de tiempo en segundos transcurrido entre las mediciones de la desviación. El valor máximo de δt será de $1,25 \times 10^{-4}$ segundos. Este procedimiento de cálculo se muestra en el diagrama siguiente:



ISSN 0257-9545

COM(95) 454 final

DOCUMENTOS

ES

07

N° de catálogo : CB-CO-95-496-ES-C

ISBN 92-77-93913-3

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

L-2985 Luxemburgo