

Edición
en lengua española

Legislación

Sumario

I *Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad*

.....

II *Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad*

Consejo

- ★ Directiva 93/29/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, relativa a la identificación de los mandos, testigos e indicadores de los vehículos de motor de dos o tres ruedas 1
- ★ Directiva 93/30/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, relativa al avisador acústico de los vehículos de motor de dos o tres ruedas 11
- ★ Directiva 93/31/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, relativa al caballete de apoyo de los vehículos de motor de dos ruedas 19
- ★ Directiva 93/32/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, relativa a los dispositivos de retención para pasajeros de los vehículos de motor de dos ruedas 28
- ★ Directiva 93/33/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, relativa al dispositivo de protección contra el uso no autorizado de vehículos de motor de dos o tres ruedas 32
- ★ Directiva 93/34/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, relativa a las inscripciones reglamentarias de los vehículos de motor de dos o tres ruedas 38

II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

CONSEJO

DIRECTIVA 93/29/CEE DEL CONSEJO

de 14 de junio de 1993

relativa a la identificación de los mandos, testigos e indicadores de los vehículos de motor de dos o tres ruedas

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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

Vista la Directiva 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽¹⁾,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽²⁾,

En cooperación con el Parlamento Europeo ⁽³⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽⁴⁾,

Considerando que el mercado interior constituye un espacio sin fronteras interiores en el cual está garantizada la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales y que es importante adoptar las medidas necesarias a tal efecto;

Considerando que, en cada Estado miembro, los vehículos de dos y tres ruedas deben reunir, en lo que se refiere a los mandos, testigos e indicadores, determinadas características técnicas exigidas mediante disposiciones obligatorias que varían de un Estado miembro a otro; que, debido a dicha disparidad, se obstaculiza el comercio dentro de la Comunidad;

Considerando que esos obstáculos para el buen funcionamiento del mercado interior se eliminarán cuando todos los Estados miembros sustituyan sus normativas propias por unas mismas disposiciones;

Considerando que es necesario el establecimiento de disposiciones armonizadas para identificar los mandos, testigos e indicadores de los vehículos de motor de dos o tres ruedas que permita aplicar a cada tipo de dichos vehículos el procedimiento de homologación que figura en la Directiva 92/61/CEE;

Considerando que, dados la magnitud y efectos de la acción propuesta en el sector correspondiente, es necesario, e incluso indispensable, adoptar las medidas comunitarias establecidas en la presente Directiva, a fin de lograr los objetivos fijados, es decir, la homologación comunitaria por tipo de vehículo; que los Estados miembros por separado no pueden realizar suficientemente dichos objetivos;

Considerando que para facilitar el acceso al mercado de los países no miembros de la Comunidad, resulta necesario equiparar los requisitos de la presente Directiva con los del Reglamento nº 60 de la CEPE/ONU,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La presente Directiva se aplicará a la identificación de los mandos, testigos e indicadores de todo tipo de vehículo definido de acuerdo con el artículo 1 de la Directiva 92/61/CEE.

Artículo 2

El procedimiento para conceder la homologación en lo que se refiere a la identificación de los mandos, testigos e indicadores de un tipo de vehículo de motor de dos o tres ruedas y las condiciones necesarias para la libre circulación de esos vehículos son los establecidos en la Directiva 92/61/CEE, en los capítulos II y III respectivamente.

⁽¹⁾ DO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 72.

⁽²⁾ DO nº C 293 de 9. 11. 1992, p. 5.

⁽³⁾ DO nº C 21 de 25. 1. 1993, p. 96;
DO nº C 150 de 31. 5. 1993.

⁽⁴⁾ DO nº C 73 de 15. 3. 1993, p. 22.

Artículo 3

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de la Directiva 92/61/CEE, se reconoce la equivalencia entre las disposiciones de la presente Directiva y las del Reglamento nº 60 de la CENUE (documento E/ECE/TRANS/505-Add. 59).

Las autoridades de los Estados miembros que concedan la homologación aceptarán las homologaciones expedidas de conformidad con lo dispuesto en el citado Reglamento nº 60, así como las marcas de homologación en lugar de las homologaciones y marcas de homologación correspondientes, expedidas de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva.

Artículo 4

La presente Directiva podrá ser modificada en virtud de lo dispuesto en el artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE ⁽¹⁾ a fin de:

- tener en cuenta las modificaciones del Reglamento de la CEPE/ONU mencionado en el artículo 3 de la presente Directiva;
- adaptar el Anexo al progreso técnico.

Artículo 5

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 14 de diciembre de 1994. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas contendrán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros decidirán las modalidades de dicha referencia.

A partir de la fecha indicada en el párrafo primero, los Estados miembros no podrán prohibir, por motivos relacionados con la identificación de los mandos, testigos e indicadores, la primera puesta en circulación de aquellos vehículos que se ajusten a lo dispuesto en la presente Directiva.

Los Estados miembros aplicarán las disposiciones contempladas en el párrafo primero a partir del 14 de junio de 1995.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 6

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el 14 de junio de 1993.

Por el Consejo
El Presidente
J. TRØJBORG

⁽¹⁾ DO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 92/53/CEE (DO nº L 225 de 10. 8. 1992, p.1).

ANEXO I

REQUISITOS DE HOMOLOGACIÓN DE LA IDENTIFICACIÓN DE LOS MANDOS, TESTIGOS E INDICADORES DE LOS VEHÍCULOS DE DOS O TRES RUEDAS

1. DEFINICIONES

Para los fines de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1.1. «Mando», las partes o elementos de un vehículo, directamente accionados por el conductor que produzcan un cambio en el estado o el funcionamiento del vehículo o de una de sus partes.
- 1.2. «Testigo», la señal que indica la puesta en funcionamiento de un dispositivo, el funcionamiento o el estado anormal o defectuoso o la ausencia de funcionamiento.
- 1.3. «Indicador», el dispositivo que informa del buen funcionamiento o del estado de un sistema o de una parte de un sistema como, por ejemplo, el nivel de un líquido.
- 1.4. «Símbolo», el dibujo que representa un mando, testigo o indicador.

2. REQUISITOS

2.1. Identificación

Los mandos, testigos e indicadores que figuran en el punto 2.1.5, cuando estén montados en un vehículo, deberán ir identificados conforme a las siguientes disposiciones.

- 2.1.1. Los símbolos se destacarán claramente del fondo, serán claros sobre fondo oscuro o bien oscuro sobre fondo claro.
- 2.1.2. El símbolo estará situado en el mando, en el testigo del mando que representa o cerca de ellos. En caso de que esto sea imposible, el símbolo y el mando o indicador estarán unidos por un trazo continuo lo más corto posible.
- 2.1.3. Las luces de carretera se representarán mediante rayos luminosos paralelos y horizontales y las luces de cruce mediante rayos luminosos paralelos inclinados hacia abajo.
- 2.1.4. Los colores que aparecen a continuación, cuando se utilicen en los testigos ópticos, tendrán la siguiente significación:
 - Rojo: peligro,
 - Amarillo-auto: prudencia,
 - Verde: seguridad.

El color azul queda exclusivamente reservado a los testigos de las luces de carretera.
- 2.1.5. Denominación e identificación de los símbolos

Figura 1
Mando de las luces —
Luz de carretera
Color del testigo: azul

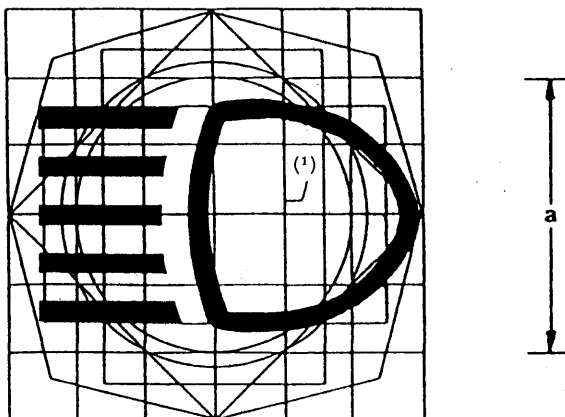


Figura 2
Mando de las luces — Luz de cruce
Color del testigo: verde

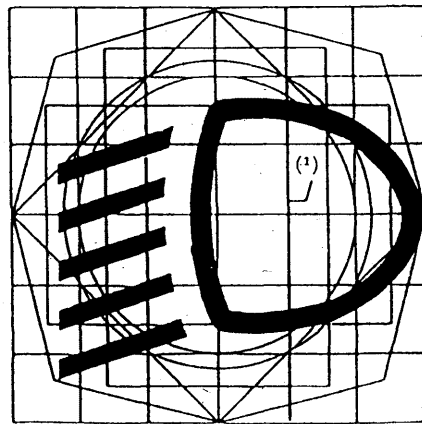


Figura 3
Indicador de dirección
Color del testigo: verde

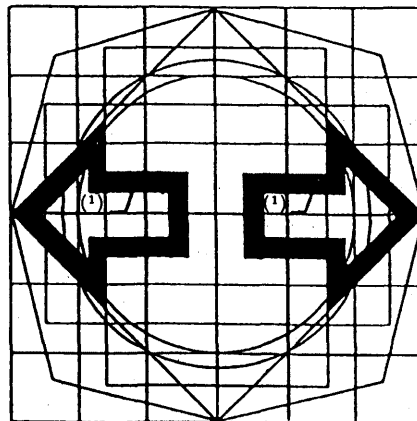


Figura 4
Señal de emergencia
Dos posibilidades:
— Símbolo de identificación aquí representado
Color del testigo: rojo
— Funcionamiento simultáneo de los indicadores de dirección (las dos flechas de la figura 3)

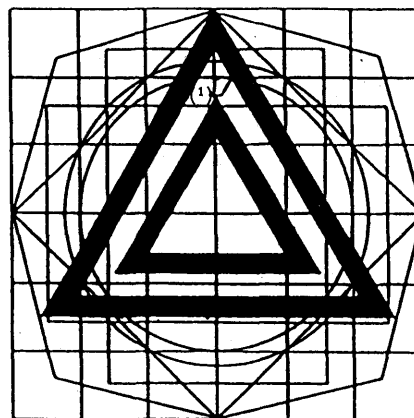


Figura 5
Dispositivo de arranque en frío
Color del testigo: amarillo-auto

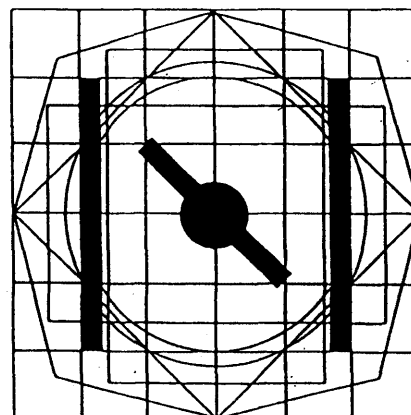


Figura 6
Avisador acústico

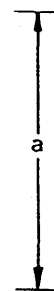
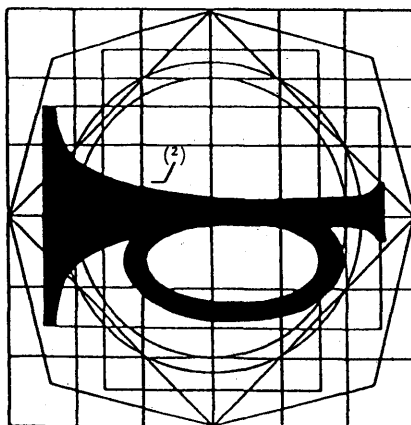


Figura 7
Nivel de combustible
Color del testigo: amarillo-auto

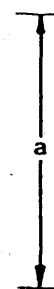
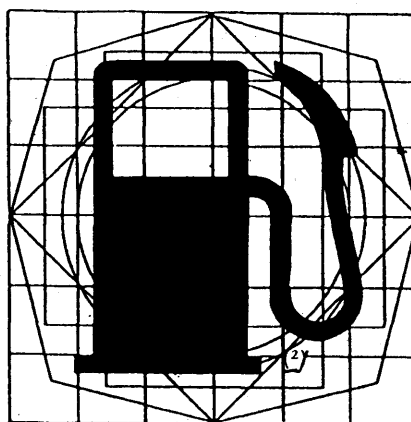


Figura 8
Temperatura del líquido de refrigeración del motor
Color del testigo: rojo

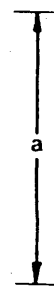
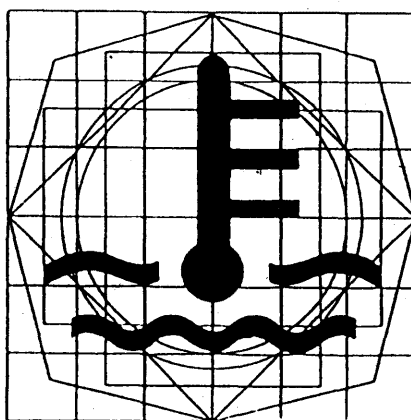


Figura 9
Carga de la batería
Color del testigo: rojo

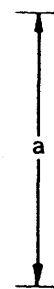
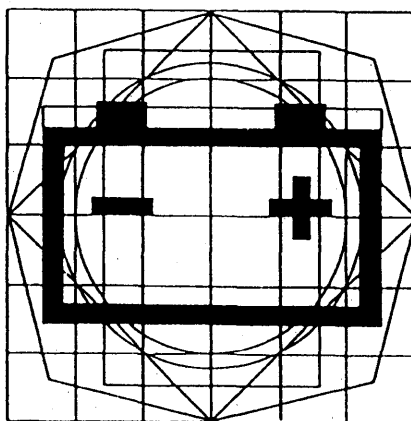


Figura 10
Aceite del motor
 Color del testigo: rojo

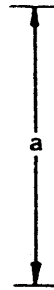
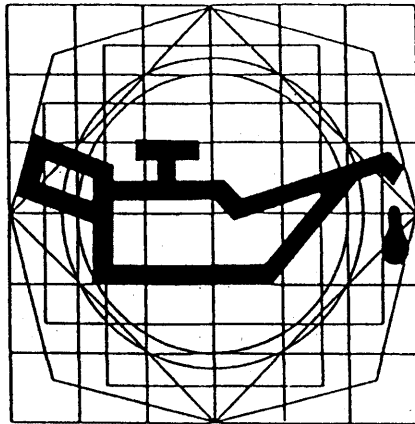


Figura 11
Luz antiniebla delantera (3)
 Color del testigo: verde

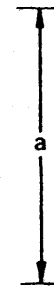
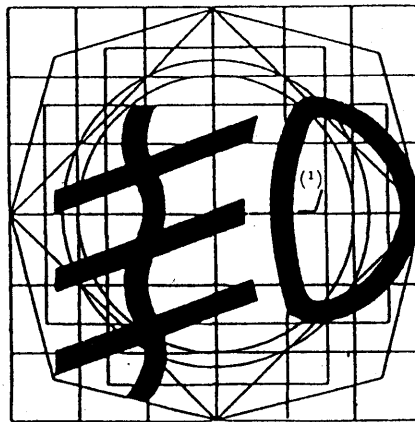


Figura 12
Luz antiniebla trasera (3)
 Color del testigo: amarillo-auto

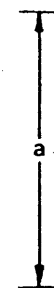
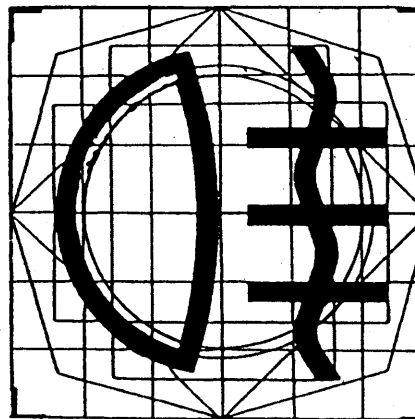


Figura 13
Mando de encendido o de parada del motor en posición de «fuera de servicio»
 (para motores diésel)

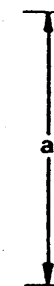
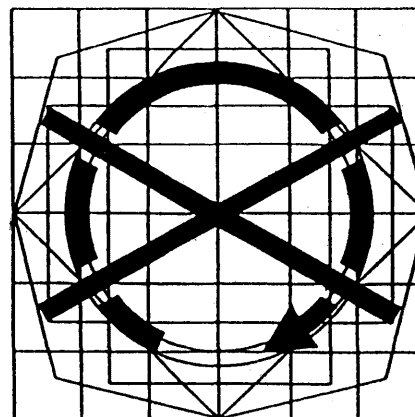


Figura 14
Mando de encendido o de parada del motor en posición de «en servicio»
 (para motores diésel)

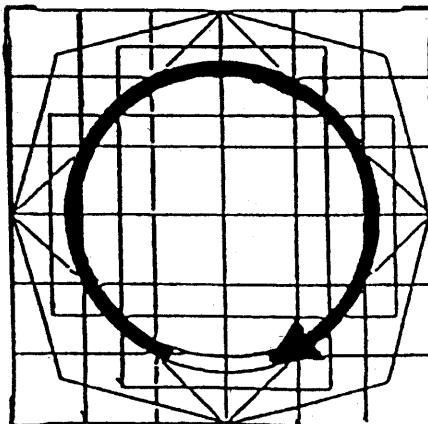


Figura 15
Interruptor general de alumbrado
 Color del testigo: verde

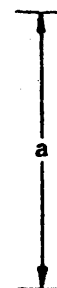
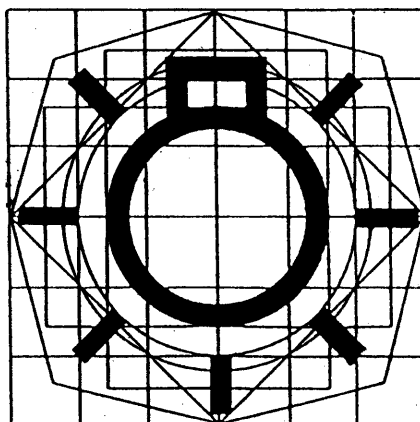


Figura 16
Interruptor de alumbrado
 (podrá combinarse con el mando de alumbrado de las luces de posición)
 Color del testigo: verde

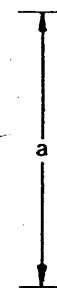
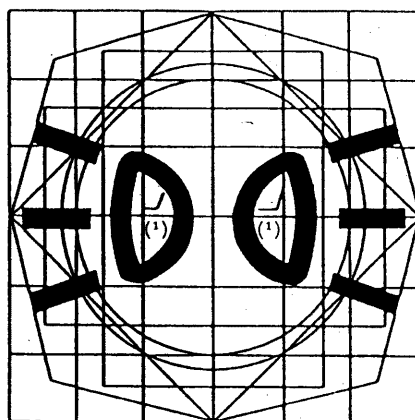


Figura 17
Luces de estacionamiento
 Color del testigo: verde

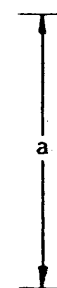
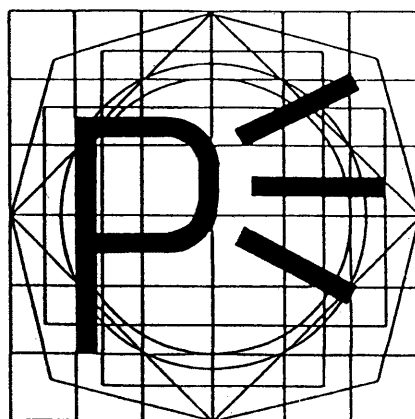


Figura 18
Indicador del punto neutro
 Color del testigo: verde

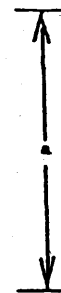
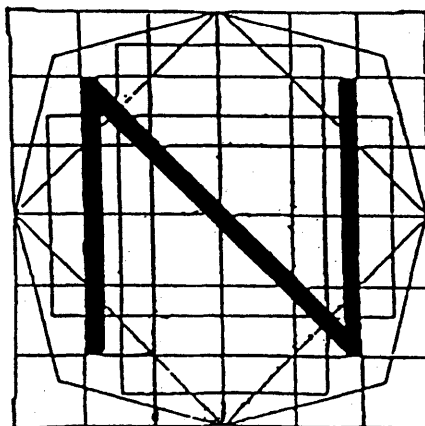
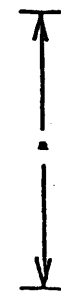
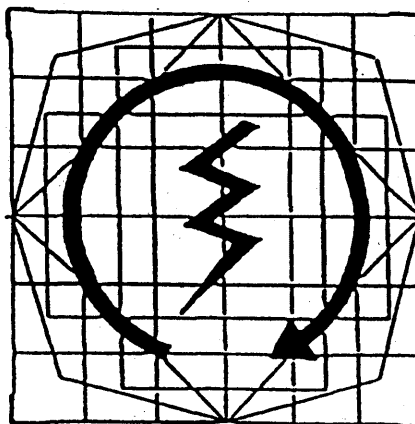


Figura 19
Arranque eléctrico



- (¹) El interior del símbolo podrá ser de color oscuro en su totalidad.
- (²) La parte oscura del símbolo podrá ser sustituida por su silueta: en tal caso, toda la parte que figura en blanco en este dibujo deberá ser de color oscuro.
- (³) Cuando haya sólo un mando para las luces antiniebla delanteras y las traseras, el símbolo que se utilizará será el de la «luz antiniebla delantera».

Apéndice

Diseño del modelo básico de los símbolos que figuran en el punto 2.1.5

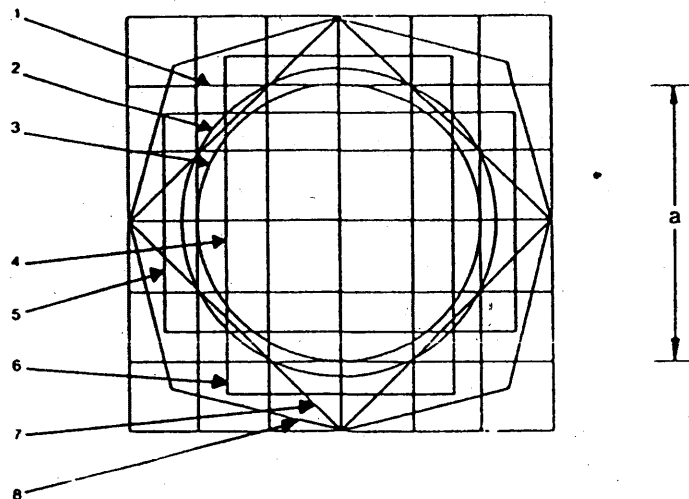


Figura 1

Modelo básico

El modelo básico incluirá:

- 1) un cuadrado fundamental de 50 mm de lado, esta cota equivale a la dimensión nominal «a» del original;
- 2) un círculo fundamental de 56 mm de diámetro que tenga aproximadamente la misma superficie que el cuadrado fundamental (1);
- 3) otro círculo, éste de 50 mm de diámetro, inscrito en el cuadrado fundamental (1);
- 4) otro cuadrado cuyos vértices estén situados en el círculo fundamental (2) y sus lados sean paralelos a los del cuadrado fundamental (1);
- 5) y
- 6) dos rectángulos que tengan la misma superficie que el cuadrado fundamental (1), sus lados sean respectivamente perpendiculares y cada uno de ellos esté dibujado de forma que corte los lados opuestos del cuadrado fundamental en puntos simétricos;
- 7) un tercer cuadrado cuyos lados pasen por los puntos de intersección de un cuadrado fundamental (1) y del círculo fundamental (2) y estén inclinados 45°, obteniéndose así las dimensiones horizontales y verticales mayores del modelo básico;
- 8) un octágono irregular formado por líneas inclinadas 30° en relación con los lados del cuadrado (7).

El modelo básico se situará sobre una rejilla que tenga en la parte inferior 12,5 mm y que coincida con el cuadrado fundamental (1).

ANEXO II

Apéndice 1

Ficha de características de la identificación de los testigos e indicadores de un tipo de vehículo de motor de dos o tres ruedas

(se adjuntará a la solicitud de homologación siempre que ésta no se presente al mismo tiempo que la del vehículo)

Nº de orden (asignado por el solicitante):

La solicitud de homologación de la identificación de los mandos, testigos e indicadores de un tipo de vehículo de motor de dos y tres ruedas deberá ir acompañada de la información que figura en el Anexo II de la Directiva 92/61/CEE, en la letra A, en los puntos:

- 0.1
- 0.2
- 0.4 a 0.6.

Descripción breve de la forma de identificación de los mandos accionados por el conductor, los testigos y los indicadores.

Apéndice 2

Sello de la administración

Certificado de homologación de la identificación de los mandos, testigos e indicadores de un tipo de vehículo de motor de dos o tres ruedas

MODELO

Informe nº del servicio técnico con fecha

Nº de homologación: Nº de ampliación:

1. Marca del vehículo:
2. Tipo de vehículo y versiones y variantes eventuales:
3. Nombre y dirección del fabricante:
4. Nombre y dirección del representante del fabricante (si procede):
5. Vehículo presentado a ensayo el:
6. Se concede/deniega la homologación ⁽¹⁾.
7. Lugar:
8. Fecha:
9. Firma:

⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda.

DIRECTIVA 93/30/CEE DEL CONSEJO

de 14 de junio de 1993

relativa al avisador acústico de los vehículos de motor de dos o tres ruedas

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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

Vista la Directiva 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽¹⁾,Vista la propuesta de la Comisión ⁽²⁾,En cooperación con el Parlamento Europeo ⁽³⁾,Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽⁴⁾,

Considerando que el mercado interior constituye un espacio sin fronteras interiores en el cual está garantizada la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales, y que es importante adoptar las medidas necesarias a tal efecto;

Considerando que, en cada Estado miembro, el avisador acústico de los vehículos de motor de dos o tres ruedas debe responder a determinadas características técnicas exigidas mediante disposiciones obligatorias que varían de un Estado miembro a otro; que, debido a dicha disparidad, se obstaculiza el comercio dentro de la Comunidad;

Considerando que estos obstáculos para el funcionamiento del mercado interior se eliminarán cuando todos los Estados miembros sustituyan sus normativas propias por unas mismas disposiciones;

Considerando que es necesario establecer disposiciones armonizadas sobre dichos avisadores acústicos de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, con el fin de aplicar a cada tipo de dichos vehículos los procedimientos de homologación que figuran en la Directiva 92/61/CEE;

Considerando que, dados la magnitud y efectos de la acción propuesta en el sector correspondiente, es necesario, e incluso indispensable, adoptar las medidas comunitarias establecidas en la presente Directiva, a fin de lograr los objetivos fijados, es decir, la homologación comunitaria por tipo de vehículo; que los Estados miembros por separado no pueden realizar suficientemente dichos objetivos;

Considerando que para facilitar el acceso al mercado de los países no miembros de la Comunidad, resulta necesario equiparar los requisitos de la presente Directiva con los del Reglamento nº 28 de la CEPE/ONU,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La presente Directiva se aplicará a los avisadores acústicos de todo tipo de vehículo definidos en el artículo 1 de la Directiva 92/61/CEE.

Artículo 2

El procedimiento para conceder la homologación al avisador acústico de un tipo de vehículo de motor de dos o tres ruedas y a un tipo de avisador acústico como componente y las condiciones de libre circulación de dichos vehículos y la libre comercialización de dichos avisadores son los establecidos en la Directiva 92/61/CEE en los capítulos II y III respectivamente.

Artículo 3

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de la Directiva 92/61/CEE, se reconoce la equivalencia entre las disposiciones de la presente Directiva y las del Reglamento nº 28 de la CEPE/ONU (documento E/ECE/TRANS/505-Rev. 1/ADD. 27).

Las autoridades de los Estados miembros que concedan la homologación aceptarán las homologaciones expedidas de conformidad con lo dispuesto en el citado Reglamento nº 28, así como las marcas de homologación en lugar de las homologaciones y marcas de homologación correspondientes, expedidas de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva.

*Artículo 4*La presente Directiva podrá ser modificada en virtud de lo dispuesto en el artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE ⁽⁵⁾ a fin de:

- tener en cuenta las modificaciones del Reglamento de la CEPE/ONU mencionado en el artículo 3 de la presente Directiva;
- adaptar el Anexo al progreso técnico.

⁽⁵⁾ DO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 92/53/CEE (DO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 1).

⁽¹⁾ DO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 72.

⁽²⁾ DO nº C 293 de 9. 11. 1992, p. 15.

⁽³⁾ DO nº C 337 de 21. 12. 1992, p. 103;
DO nº C 150 de 31. 5. 1993.

⁽⁴⁾ DO nº C 73 de 15. 3. 1993, p. 22.

Artículo 5

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 14 de junio de 1994. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas contendrán una referencia de la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros decidirán las modalidades de dicha referencia.

A partir de la fecha indicada en el párrafo primero, los Estados miembros no podrán prohibir, por motivos relacionados con el avisador acústico, la primera puesta en circulación de aquellos vehículos que se ajusten a lo dispuesto en la presente Directiva.

Los Estados miembros aplicarán las disposiciones contempladas en el párrafo primero a partir del 14 de junio de 1995.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 6

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el 14 de junio de 1993.

Por el Consejo
El Presidente
J. TRØJBORG

ANEXO I

REQUISITOS DE HOMOLOGACIÓN DE LOS AVISADORES ACÚSTICOS

1. DEFINICIONES

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

- 1.1. «Avisador acústico», el dispositivo que emite una señal sonora con la finalidad de avisar de la presencia o de una maniobra de un vehículo en una situación peligrosa del tráfico por carretera.
- 1.1.1. Se considerará avisador acústico el dispositivo con varios orificios de emisión sonora excitados por un único elemento motor.
- 1.1.2. Se considerará un único avisador acústico el dispositivo con varios elementos que emitan cada uno de ellos una señal sonora y que funcionen simultáneamente accionando un solo mando.
- 1.2. «Tipo de avisador acústico», los avisadores acústicos que no presenten entre sí diferencias esenciales, sobre todo en lo que respecta a los puntos siguientes:
 - 1.2.1. la marca de fábrica o la denominación comercial;
 - 1.2.2. el principio de funcionamiento;
 - 1.2.3. el tipo de alimentación (corriente continua, corriente alterna, aire comprimido);
 - 1.2.4. la forma exterior de la caja;
 - 1.2.5. la forma y dimensiones de la o las membranas;
 - 1.2.6. la forma o el tipo del o los orificios de emisión del sonido;
 - 1.2.7. la o las frecuencias nominales del sonido;
 - 1.2.8. la tensión nominal de alimentación;
- 1.2.9. en el caso de los avisadores acústicos alimentados directamente mediante una fuente externa de aire comprimido, la presión nominal de funcionamiento.

2. REQUISITOS

- 2.1. El avisador acústico deberá emitir un sonido continuo y uniforme; su espectro acústico no deberá variar sensiblemente durante el funcionamiento. En cuanto a los avisadores acústicos alimentados con corriente alterna, dicho requisito se aplicará solamente a velocidad constante del generador, la cual se hallará dentro de los márgenes especificados en el punto 3.3.2.
- 2.2. El dispositivo deberá tener características acústicas (distribución espectral de la energía acústica y nivel de presión acústica) y mecánicas tales que supere en el orden indicado los ensayos especificados en los puntos 3 y 4.

3. MEDICIÓN DEL NIVEL SONORO

- 3.1. El avisador acústico deberá ensayarse preferentemente en un medio anecoico. Como variante, se puede ensayar en una habitación semianecoica o al aire libre en una zona abierta. En este caso, deberán tomarse precauciones para evitar las reflexiones en el suelo de la zona de medición (por ejemplo, mediante una serie de pantallas absorbentes). Se verificará que se respete la divergencia esférica, con un margen de 1 dB, en un hemisferio de un mínimo de 5 m de radio hasta la frecuencia máxima que haya que medir, y ello en la dirección de medición y a la altura del aparato y el micrófono. El ruido ambiental deberá ser inferior en 10 dB, por lo menos, a los niveles de presión acústica que haya que medir.

El aparato que se someta al ensayo y el micrófono deberán estar situados a la misma altura, que deberá estar comprendida entre 1,15 y 1,25 m. El eje de sensibilidad máxima del micrófono deberá confundirse con la dirección en que el nivel sonoro del dispositivo sea máxima.

El micrófono deberá estar situado de manera que su membrana esté a una distancia de $2 \pm 0,01$ m del plano de salida del sonido emitido por el aparato. En el caso de los aparatos que tengan varias salidas, la distancia se determinará en relación con el plano de salida más próximo del micrófono.

- 3.2. La medición de los niveles de presión acústica deberá realizarse utilizando un sonómetro de precisión (clase 1) de conformidad con las disposiciones de la publicación CEI nº 651, primera edición (1979).
- Todas las mediciones se efectuarán utilizando la constante de tiempo «rápida». La medición de los niveles globales de presión acústica se efectuará utilizando la curva de ponderación (A).
- El espectro del sonido emitido deberá medirse utilizando la transformada de Fourier de la señal acústica. Como variante, se podrán emplear filtros de tercios de octava que cumplan las disposiciones de la publicación CEI nº 225, primera edición (1966).
- En este caso, el nivel de presión acústica en la banda de octava de frecuencia mediana de 2 500 Hz se determinará sumando las medias cuadráticas de las presiones acústicas en las bandas de tercios de octava de las frecuencias medianas de 2 000, 2 500 y 3 150 Hz. En todos los casos, únicamente podrá considerarse método de referencia el de la transformada de Fourier.
- 3.3. El avisador acústico se alimentará, según el caso, con las tensiones siguientes:
- 3.3.1. en lo que respecta a los avisadores acústicos alimentados con corriente continua, a una tensión de ensayo de 6,5, 13 o 26 voltios, medida en la salida de la fuente de energía eléctrica y correspondiente a una tensión nominal de 6, 12 o 24 voltios respectivamente.
- 3.3.2. en cuanto a los avisadores acústicos alimentados con corriente alterna, suministrará ésta un generador eléctrico del tipo que suela utilizarse con este tipo de avisador acústico. Las características acústicas de dicho dispositivo se determinarán con velocidades del generador eléctrico correspondientes al 50 %, 75 % y 100 % de la velocidad máxima indicada por el fabricante del generador para un funcionamiento continuo. Durante el ensayo, no se dará al generador eléctrico ninguna otra carga eléctrica. El ensayo de resistencia descrito en el punto 4 se efectuará a la velocidad indicada por el fabricante del equipo y escogida en la gama anteriormente mencionada.
- 3.4. En caso de que, al ensayar un avisador acústico que funcione con corriente continua, se utilice una fuente de corriente rectificadora, la componente alterna de la tensión en los bornes, medida de cresta a cresta cuando estén funcionando los dispositivos acústicos, no deberá rebasar los 0,1 voltios.
- 3.5. Por lo que se refiere a los avisadores acústicos alimentados con corriente continua, la resistencia del conductor eléctrico, incluida la resistencia de los bornes y de los contactos, deberá ser lo más próxima posible a:
- 0,05 ohmios para una tensión nominal de 6 voltios,
 - 0,10 ohmios para una tensión nominal de 12 voltios,
 - 0,20 ohmios para una tensión nominal de 24 voltios.
- 3.6. El avisador acústico se instalará utilizando la pieza o piezas previstas por el fabricante de manera firme sobre un soporte cuya masa sea un mínimo de diez veces mayor que la del dispositivo que se vaya a ensayar e igual a 30 kg por lo menos. Además, el soporte deberá estar instalado de manera que las reflexiones en sus paredes y sus vibraciones no influyan considerablemente sobre los resultados de la medición.
- 3.7. En las condiciones mencionadas anteriormente, el nivel sonoro ponderado según la curva A no deberá rebasar los valores siguientes:
- a) 115 dB(A) en el caso de los avisadores acústicos utilizados principalmente en ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas de una potencia inferior o igual a 7 kW;
 - b) 118 dB(A) en el caso de los avisadores acústicos utilizados principalmente en motocicletas y vehículos de tres ruedas de una potencia superior a 7 kW.
- 3.7.1. Además, el nivel de presión acústica en la banda de frecuencias de 1 800 a 3 550 Hz deberá ser superior al de cualquier componente de frecuencia superior a 3 550 Hz, y en cualquier caso igual o superior a:
- a) 90 dB(A) en el caso de los avisadores acústicos utilizados principalmente en los ciclomotores;
 - b) 95 dB(a) en el caso de los avisadores acústicos utilizados principalmente en las motocicletas y los vehículos de tres ruedas de potencia inferior o igual a 7 kW;
 - c) 105 dB(A) en el caso de los avisadores acústicos utilizados principalmente en las motocicletas y los vehículos de tres ruedas de potencia superior a 7 kW.
- 3.7.2. Los avisadores acústicos que cumplan los requisitos mencionados en la letra c) del punto 3.7.1 podrán utilizarse en los vehículos mencionados en las letras a) y b) del punto 3.7.1; los dispositivos que cumplan los requisitos acústicos mencionados en la letra b) del punto 3.7.1 podrán utilizarse en los ciclomotores.

- 3.8. Los requisitos señalados anteriormente deberán cumplirlos también los dispositivos a los que se haya efectuado el ensayo de resistencia establecido en el punto 4. La tensión de alimentación variará entre el 115 % y el 95 % de la tensión nominal en el caso de los avisadores acústicos alimentados con corriente continua y, en el caso de los dispositivos de advertencia acústica alimentados con corriente alterna, entre el 50 % y el 100 % de la velocidad máxima del generador indicada por el fabricante de éste para un funcionamiento continuo.
- 3.9. El período de tiempo que transcurre entre el momento del accionamiento y el momento en que el sonido alcanza el mínimo valor establecido en el punto 3.7 no deberá ser superior a 0,2 segundos medido a una temperatura ambiente de 20 ± 5 °C. Esta disposición es especialmente válida para los dispositivos de funcionamiento neumático o electroneumático.
- 3.10. En las condiciones de alimentación que los fabricantes establecen para los aparatos, los avisadores neumáticos o electroneumáticos deberán dar los mismos resultados acústicos exigidos para los avisadores eléctricos.
- 3.11. En el caso de los aparatos de sonido múltiple, en los que cada elemento constitutivo que emite un sonido puede funcionar independientemente, los valores mínimos anteriormente mencionados deberán obtenerse separadamente por cada uno de los elementos. Deberá respetarse el valor máximo del nivel sonoro global cuando todos los elementos constitutivos funcionen simultáneamente.

4. ENSAYO DE RESISTENCIA

- 4.1. El avisador acústico deberá alimentarse con la tensión nominal, y la resistencia de su conductor eléctrico será la especificada en los puntos 3.3 a 3.5; el avisador deberá funcionar:
 - 10 000 veces en el caso de los dispositivos que se utilicen principalmente en ciclomotores, motocicletas y vehículos de tres ruedas de potencia inferior o igual a 7 kW,
 - 50 000 veces en el caso de los dispositivos que se utilicen principalmente en las motocicletas y vehículos de tres ruedas de potencia superior a 7 kW,con una cadencia de un segundo de funcionamiento seguido de cuatro segundos de parada. Durante el ensayo, el dispositivo estará ventilado mediante una corriente de aire con una velocidad de unos 10 m/sec.
- 4.2. Si el ensayo se realiza dentro de una cámara anecoica, ésta deberá tener el volumen suficiente para que pueda disiparse el calor desprendido por el dispositivo durante el ensayo de resistencia.
- 4.3. La temperatura ambiente de la sala de ensayo deberá estar comprendida entre + 15 y + 30 °C.
- 4.4. Cuando, después de la mitad del número establecido de accionamientos, las características del nivel sonoro queden modificadas respecto a las del avisador acústico antes del ensayo, se procederá a un ajuste del dispositivo. Después del número total establecido de accionamientos y tras un posible nuevo ajuste, el dispositivo deberá superar el ensayo descrito en el punto 3.
- 4.5. En el caso de los avisadores acústicos electroneumáticos se podrá efectuar una lubricación cada 10 000 accionamientos utilizando el aceite recomendado por el fabricante.

5. MARCA DE HOMOLOGACIÓN

- 5.1. Todo dispositivo de advertencia acústica producido de conformidad con el tipo homologado deberá llevar una marca de homologación que cumpla las disposiciones recogidas en el Anexo V de la Directiva 92/61/CEE.

Apéndice 1

Ficha de características del avisador acústico de los vehículos de motor de dos o tres ruedas

(se adjuntará a la solicitud de homologación del avisador siempre que ésta no se presente al mismo tiempo que la del vehículo)

Nº de orden (asignado por el solicitante):

La solicitud de homologación de la instalación del avisador acústico en un tipo de vehículo de motor de dos o tres ruedas deberá ir acompañada de la información que figura en el Anexo II de la Directiva 92/61/CEE, en la letra A, en los puntos 9.5.1 a 9.5.4.

Apéndice 2

Sello de la administración

Certificado de homologación del dispositivo de advertencia acústica de los vehículos de motor de dos o tres ruedas

MODELO

Informe nº del servicio técnico con fecha

Nº de homologación: Nº de ampliación:

1. Marca de fábrica o comercial del avisador acústico:
2. Tipo de avisador acústico y de vehículo(s) a los que está destinado [en el caso de las motocicletas y vehículos de tres ruedas, indíquese la potencia (≤ 7 kW o > 7 kW)]:
3. Nombre y apellidos y dirección del fabricante:
4. Nombre y apellidos y dirección del representante del fabricante (si procede):
5. Vehículo presentado a ensayo el:
6. Se concede/deniega la homologación ⁽¹⁾.
7. Lugar:
8. Fecha:
9. Firma:

⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda.

ANEXO II

DISPOSICIONES DE INSTALACIÓN DE LOS AVISADORES ACÚSTICOS DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR DE DOS O TRES RUEDAS

1. DEFINICIONES

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

- 1.1. «tipo de vehículo», los vehículos que no presenten entre sí diferencias esenciales, diferencias que pueden referirse:
 - 1.1.1. al número y tipo(s) de los avisadores acústicos instalados en el vehículo,
 - 1.1.2. a las piezas de adaptación de los avisadores en el vehículo,
 - 1.1.3. a la posición de los avisadores en el vehículo,
 - 1.1.4. a la rigidez de las partes estructurales en las que se monte(n) el(los) dispositivo(s),
 - 1.1.5. a la forma y los materiales de la carrocería que formen la parte delantera del vehículo y que puedan influir en el nivel sonoro de los sonidos emitidos por el(los) dispositivo(s) y producir efectos de absorción.

2. DISPOSICIONES

- 2.1. Todo vehículo deberá ir provisto de un avisador acústico de un tipo homologado en aplicación de la presente Directiva o de la 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 de motor ⁽¹⁾; no obstante, los ciclomotores provistos de un motor cuya potencia no exceda de 0,5 kW y cuya velocidad máxima de fabricación sea inferior o igual a 25 km/h podrán ir provistos de un avisador acústico homologado o de un avisador mecánico no homologado. En este último caso, el fabricante deberá declarar que el avisador mecánico se ajusta a las normas aplicables a este tipo de avisadores vigentes en el Estado miembro con el que se vayan a comercializar dichos ciclomotores de prestaciones reducidas.
- 2.2. La tensión de ensayo deberá equivaler a la establecida en el punto 3.3 del Anexo I.
- 2.3. La medición de los niveles de presión acústica se efectuará en las condiciones especificadas en el punto 3.2 del Anexo I.
- 2.4. El valor del nivel de presión acústica (curva A) emitido por el o los aparatos instalados en el vehículo se medirá a una distancia de 7 m por delante del vehículo, el cual deberá estar situado en terreno abierto, en un suelo tan liso como sea posible y, si los avisadores acústicos están alimentados con corriente continua, con el motor parado.
- 2.5. El micrófono del aparato de medición deberá estar situado aproximadamente en el plano longitudinal mediano del vehículo.
- 2.6. El nivel de presión acústica del ruido ambiental y el del ruido generado por el viento deberán ser inferiores en un mínimo de 10 dB(A) al nivel sonoro que se vaya a medir.
- 2.7. Se determinará el máximo del nivel de presión sonora en un segmento comprendido entre 0,5 y 1,5 m de altura por encima del suelo.
- 2.8. Medida en las condiciones especificadas en los puntos 2.2 a 2.7, el valor máximo del nivel sonoro (punto 2.7) de la señalización sonora ensayada deberá ser, como mínimo:
 - a) igual a 75 dB(A) y, como máximo, igual a 112 dB(A) en el caso de los ciclomotores;
 - b) igual a 80 dB(A) y, como máximo, igual a 112 dB(A) en el caso de las motocicletas y los vehículos de tres ruedas de potencia inferior o igual a 7 kW;
 - c) igual a 93 dB(A) y, como máximo, igual a 112 dB(A) en el caso de las motocicletas y vehículos de tres ruedas de potencia superior a 7 kW.

(¹) DO nº L 176 de 10. 8. 1970, p. 12. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 87/354/CEE (DO nº L 192 de 11. 7. 1987, p. 43).

Apéndice 1

Ficha de características de la instalación de un avisador acústico en un vehículo de motor de dos o tres ruedas

(se adjuntará a la solicitud de homologación del avisador siempre que ésta no se presente al mismo tiempo que la del vehículo)

Nº de orden (asignado por el solicitante):

La solicitud de homologación de la instalación del avisador acústico de un tipo de vehículo de motor de dos o tres ruedas deberá ir acompañada de la información que figura en el Anexo II de la Directiva 92/61/CEE, en la letra A, en los puntos:

- 0.1
- 0.2
- 0.4 a 0.6
- 3.2.5 a 3.2.5.2.2
- 9.5.5.

Apéndice 2

Sello de la administración

Certificado de homologación de la instalación de un avisador acústico en un tipo de vehículo de motor de dos o tres ruedas

MODELO

Informe nº del servicio técnico con fecha

Nº de homologación: Nº de la ampliación:

1. Marca de fábrica o comercial del vehículo:
2. Tipo de vehículo:
3. Nombre y apellidos y dirección del fabricante:
4. Nombre y apellidos y dirección del representante del fabricante (si procede):
5. Vehículo presentado a ensayo el:
6. Se concede/deniega la homologación ⁽¹⁾.
7. Lugar:
8. Fecha:
9. Firma:

⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda.

DIRECTIVA 93/31/CEE DEL CONSEJO

de 14 de junio de 1993

relativa al caballete de apoyo de los vehículos de motor de dos ruedas

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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

Vista la Directiva 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽¹⁾,Vista la propuesta de la Comisión ⁽²⁾,En cooperación con el Parlamento Europeo ⁽³⁾,Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽⁴⁾,

Considerando que el mercado interior constituye un espacio sin fronteras interiores en el cual está garantizada la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales, y que es importante adoptar las medidas necesarias a tal efecto;

Considerando que, en lo que respecta al caballete de apoyo, en cada Estado miembro los vehículos de motor de dos ruedas deben responder a determinadas características técnicas exigidas mediante disposiciones obligatorias que varían de un Estado miembro a otro; que, debido a dicha disparidad, se obstaculiza el comercio dentro de la Comunidad;

Considerando que esos obstáculos para el funcionamiento del mercado interior se eliminarán cuando todos los Estados miembros sustituyan sus normativas propias por unas mismas disposiciones;

Considerando que es necesario establecer disposiciones armonizadas sobre el caballete de apoyo de los vehículos de motor de dos ruedas, con el fin de aplicar a cada tipo de dichos vehículos los procedimientos de homologación que figuran en la Directiva 92/61/CEE;

Considerando que, dados la magnitud y efectos de la acción propuesta en el sector correspondiente, es neces-

rio, e incluso indispensable, adoptar las medidas comunitarias establecidas en la presente Directiva, a fin de lograr los objetivos fijados, es decir, la homologación comunitaria por tipo de vehículo; que los Estados miembros por separado no pueden realizar suficientemente dichos objetivos,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La presente Directiva se aplicará al caballete de apoyo de todo tipo de vehículo de dos ruedas definido en el artículo 1 de la Directiva 92/61/CEE.

Artículo 2

El procedimiento para conceder la homologación del caballete de apoyo de un tipo de vehículo de motor de dos ruedas y las condiciones necesarias para la libre circulación de dichos vehículos son los establecidos en la Directiva 92/61/CEE, en los capítulos II y III respectivamente.

*Artículo 3*Las modificaciones necesarias para adaptar al progreso técnico las normas técnicas de los Anexos se adoptarán con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE ⁽⁵⁾.*Artículo 4*

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 14 de diciembre de 1994. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas contendrán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros decidirán las modalidades de dicha referencia.

⁽¹⁾ DO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 72.⁽²⁾ DO nº C 293 de 9. 11. 1992, p. 23.⁽³⁾ DO nº C 337 de 21. 12. 1992, p. 103;
DO nº C 150 de 31. 5. 1993.⁽⁴⁾ DO nº C 73 de 15. 3. 1993, p. 22.⁽⁵⁾ DO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 92/53/CEE (DO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 1).

A partir de la fecha indicada en el párrafo primero, los Estados miembros no podrán prohibir, por motivos relacionados con el frenado, la primera puesta en circulación de aquellos vehículos que se ajusten a lo dispuesto en la presente Directiva.

Los Estados miembros aplicarán las disposiciones contempladas en el párrafo primero a partir del 14 de junio de 1995.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el 14 de junio de 1993.

Por el Consejo
El Presidente
J. TRØJBORG

ANEXO

1. DEFINICIONES

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

- 1.1. «caballete», un dispositivo fijado sólidamente al vehículo, mediante el cual éste puede mantenerse en posición de estacionamiento vertical (o casi vertical) cuando su conductor lo deja parado;
- 1.2. «caballete lateral», un patín que, al bajarlo o colocarlo en posición abierta, sostiene el vehículo por un único lado, dejando las dos ruedas en contacto con la superficie de apoyo;
- 1.3. «caballete central», un patín que, al bajarlo, sostiene el vehículo dejando varias zonas de contacto entre el vehículo y la superficie de apoyo a uno y otro lado del plano longitudinal mediano del vehículo;
- 1.4. «inclinación transversal (it)», la pendiente, expresada en tanto por ciento, de la superficie de apoyo real, siendo la intersección del plano longitudinal mediano del vehículo con la superficie de apoyo perpendicular a la línea de mayor pendiente (figura 1);
- 1.5. «inclinación longitudinal (il)», la pendiente, expresada en tanto por ciento, de la superficie de apoyo real, siendo el plano longitudinal mediano del vehículo paralelo a la línea de mayor pendiente (figura 2);
- 1.6. «plano longitudinal mediano del vehículo», el plano longitudinal de simetría de la rueda trasera del vehículo.

2. REQUISITOS GENERALES

- 2.1. Todo vehículo de dos ruedas deberá tener un caballete de apoyo por lo menos, a fin de que sea estable cuando esté parado (por ejemplo, cuando esté estacionado) y no lo mantengan en posición estática una persona o medios externos. Los vehículos con ruedas gemelas no deberán estar equipados de caballetes de apoyo, pero deberán cumplir los requisitos del punto 6.2.2 cuando estén estacionados (con el freno de socorro accionado).
- 2.2. Dicho caballete deberá ser lateral, central o de ambos tipos.
- 2.3. En caso de que el caballete esté articulado en la parte inferior del vehículo o debajo del mismo, para situarlo en posición cerrada o de marcha, el(los) extremo(s) exterior(es) del caballete deberá(n) desplazarse hacia atrás.

3. REQUISITOS ESPECÍFICOS

3.1. Caballete lateral

- 3.1.1. El caballete lateral deberá:
 - 3.1.1.1. poder sostener el vehículo de manera que tenga estabilidad lateral, ya sea en caso de que esté en una superficie de apoyo horizontal o en una pendiente, a fin de evitar que sea fácil inclinarlo más (y al salir se incline sobre el punto de apoyo formado por el caballete lateral) o ponerlo en posición vertical e inclinarlo hacia el otro lado (y al salir se incline sobre el lado opuesto al caballete lateral);
 - 3.1.1.2. poder sostener el vehículo de modo que esté estacionado de manera estable cuando se halle sobre una pendiente, de conformidad con el punto 6.2.2.
 - 3.1.1.3. poder replegarse automáticamente hacia atrás en posición cerrada o de marcha:
 - 3.1.1.3.1. cuando el vehículo vuelva a su posición normal (vertical) de conducción;
 - 3.1.1.3.2. avance debido a una acción voluntaria del conductor;
 - 3.1.1.4. pese a lo indicado en el punto 3.1.1.3 anterior, diseñarse y fabricarse de manera que no se cierre automáticamente si el ángulo de inclinación se modifica de manera fortuita (por ejemplo, cuando un tercero o un desplazamiento causado por el paso de un vehículo empuje ligeramente el vehículo):
 - 3.1.1.4.1. una vez que el caballete esté en posición abierta o de estacionamiento;

- 3.1.1.4.2. el vehículo esté inclinado a fin de que el extremo exterior del caballete lateral entre en contacto con el suelo, y
- 3.1.1.4.3. el vehículo se halle en posición de estacionamiento sin vigilancia.
- 3.1.2. No se exigirá el cumplimiento de lo establecido en el punto 3.1.1.3 anterior si el vehículo se ha diseñado de manera que no pueda moverlo el motor cuando el caballete lateral esté en posición abierta.
- 3.2. **Caballete central**
- 3.2.1. El caballete central deberá:
- 3.2.1.1. poder sostener el vehículo, ya sea con una rueda o las dos ruedas en contacto con la superficie de apoyo o sin que las ruedas estén en contacto con dicha superficie, de manera que se garantice la estabilidad del vehículo:
- 3.2.1.1.1. en una superficie de apoyo horizontal;
- 3.2.1.1.2. en condiciones de inclinación; y
- 3.2.1.1.3. en una pendiente, de conformidad con el punto 6.2.2.
- 3.2.1.2. poder replegarse automáticamente hacia atrás en posición cerrada o de marcha;
- 3.2.1.2.1. cuando el vehículo se desplace hacia adelante de modo que se separe el caballete central de la superficie de apoyo.
- 3.2.2. No se exigirán los requisitos del punto 3.2.1.2 anterior si el vehículo se ha diseñado de manera que no lo pueda mover el motor cuando el caballete central esté en posición abierta.
4. **OTROS REQUISITOS**
- 4.1. Los vehículos podrán ir provistos también de un testigo luminoso claramente perceptible por el conductor sentado en posición de conducción y que, cuando el contacto de encendido se active, se encienda y siga encendido hasta que el caballete se halle en posición cerrada o de marcha.
- 4.2. Cualquier caballete deberá contar con un sistema de retención que lo mantenga en posición cerrada o de marcha. Dicho sistema podrá estar formado por:
- dos dispositivos independientes, como dos muelles distintos o un muelle y un dispositivo de retención como, por ejemplo, un «clip», o
 - un dispositivo único que deberá poder funcionar sin fallos durante un mínimo de:
 - 10 000 ciclos de uso normal si el vehículo está equipado con dos caballetes, o
 - 15 000 ciclos de uso normal si el vehículo está equipado con un solo caballete.
5. **PRUEBAS DE ESTABILIDAD**
- 5.1. A fin de determinar la capacidad de mantener el vehículo en una condición estable, como se especifica en los puntos 3 y 4, deberán realizarse las pruebas siguientes:
- 5.2. **Estado del vehículo**
- 5.2.1. El vehículo deberá presentarse a la prueba con el peso habitual en orden de marcha.
- 5.2.2. Los neumáticos deberán inflarse a la presión recomendada por el fabricante para dicho estado.
- 5.2.3. La transmisión deberá hallarse en punto muerto o, si es una transmisión automática, en la posición de «parking» si ésta existe.
- 5.2.4. Si el vehículo dispone de un freno de estacionamiento, éste deberá accionarse.
- 5.2.5. La dirección deberá estar en posición de bloqueo. Si la dirección puede bloquearse cuando se gire hacia la izquierda o hacia la derecha, se habrán de efectuar las pruebas en ambas posiciones.
- 5.3. **Terreno de prueba**
- 5.3.1. En el caso de las pruebas mencionadas en el punto 6.1 siguiente, se podrá utilizar un terreno llano, horizontal y que tenga una superficie dura, seca y limpia.

5.4. **Material de prueba**

- 5.4.1. En el caso de las pruebas mencionadas en el punto 6.2 siguiente, se habrá de utilizar una plataforma de estacionamiento.
- 5.4.2. La plataforma de estacionamiento deberá ser una superficie rígida, llana, rectangular y capaz de sostener el vehículo sin ceder mucho.
- 5.4.3. La superficie de la plataforma de estacionamiento deberá ser suficientemente antideslizante para impedir que el vehículo se deslice sobre la superficie de apoyo durante las pruebas de inclinación o de pendiente.
- 5.4.4. La plataforma de estacionamiento deberá construirse de manera que se pueda conseguir, por lo menos, la inclinación transversal (it) y la inclinación longitudinal (il) a que hace referencia el punto 6.2.2.

6. **PROCEDIMIENTOS DE PRUEBA**

- 6.1. **Estabilidad sobre una superficie de apoyo horizontal** (prueba de lo indicado en el punto 3.1.1.4 anterior)
- 6.1.1. Se sitúa el vehículo en el terreno de prueba, se coloca el caballete lateral en posición abierta o de estacionamiento y se deja que el vehículo descanse sobre el mismo.
- 6.1.2. Se desplaza el vehículo de manera que aumente 3° el ángulo formado por el plano longitudinal mediano y la superficie de apoyo (llevando el vehículo hacia la posición vertical).
- 6.1.3. Tras dicho movimiento, el caballete lateral no deberá volver automáticamente a la posición cerrada o de marcha.
- 6.2. **Estabilidad sobre una superficie inclinada** (pruebas relativas a los puntos 3.1.1.1, 3.1.1.2, 3.2.1.1.2 y 3.2.1.1.3 anteriores)
- 6.2.1. Se coloca el vehículo en la plataforma de estacionamiento con el caballete lateral y, separadamente, con el caballete central situado en posición abierta o de estacionamiento, y se deja que el vehículo descanse sobre el mismo.
- 6.2.2. Se da a la plataforma de estacionamiento la inclinación transversal (it) mínima y luego la inclinación longitudinal (il) mínima según el siguiente cuadro:

Inclinación	Caballete lateral		Caballete lateral	
	Ciclomotor	Motocicleta	Ciclomotor	Motocicleta
it	5 %	6 %	6 %	8 %
il hacia abajo	5 %	6 %	6 %	8 %
il hacia arriba	6 %	8 %	12 %	14 %

Véanse las figuras 1a, 1b y 2 siguientes.

- 6.2.3. En el caso de que un vehículo, situado en una plataforma de estacionamiento inclinada, descanse sobre el caballete central y una rueda solamente y pueda mantenerse en esa posición con el caballete central y la rueda delantera o la rueda trasera en contacto con la superficie de apoyo, y siempre que cumpla los demás requisitos de este punto, las pruebas descritas anteriormente deberán realizarse únicamente con el vehículo apoyado en el caballete central y la rueda trasera.
- 6.2.4. El vehículo deberá permanecer estable en la plataforma de estacionamiento cuando ésta se incline según cada una de las pendientes establecidas y deberán cumplirse debidamente los requisitos anteriores.
- 6.2.5. En lugar de dicho procedimiento, se podrá colocar previamente la plataforma de estacionamiento según las pendientes descritas antes de que el vehículo se sitúe en ella.

Figura 1a

Inclinación transversal

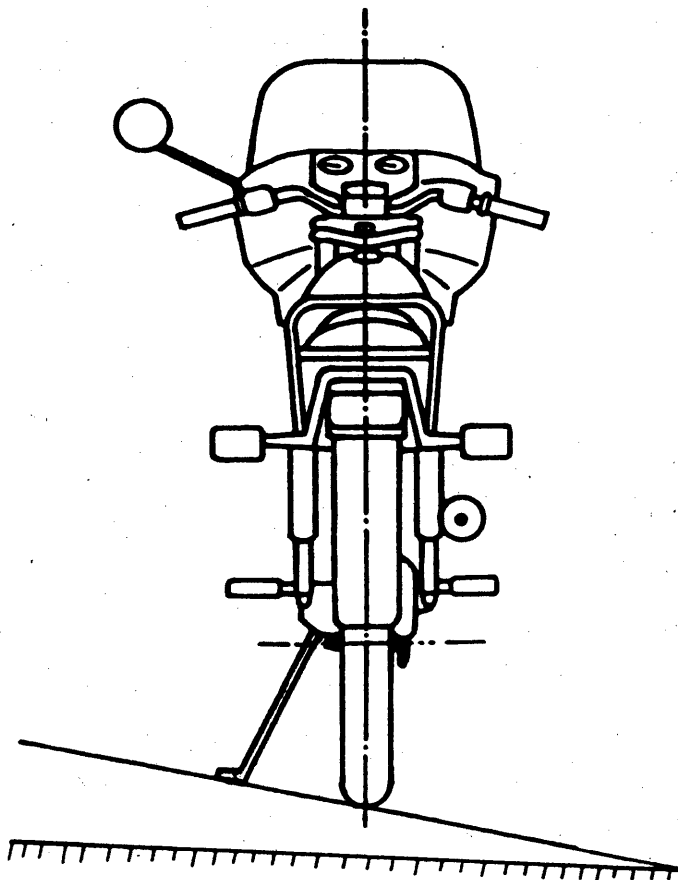
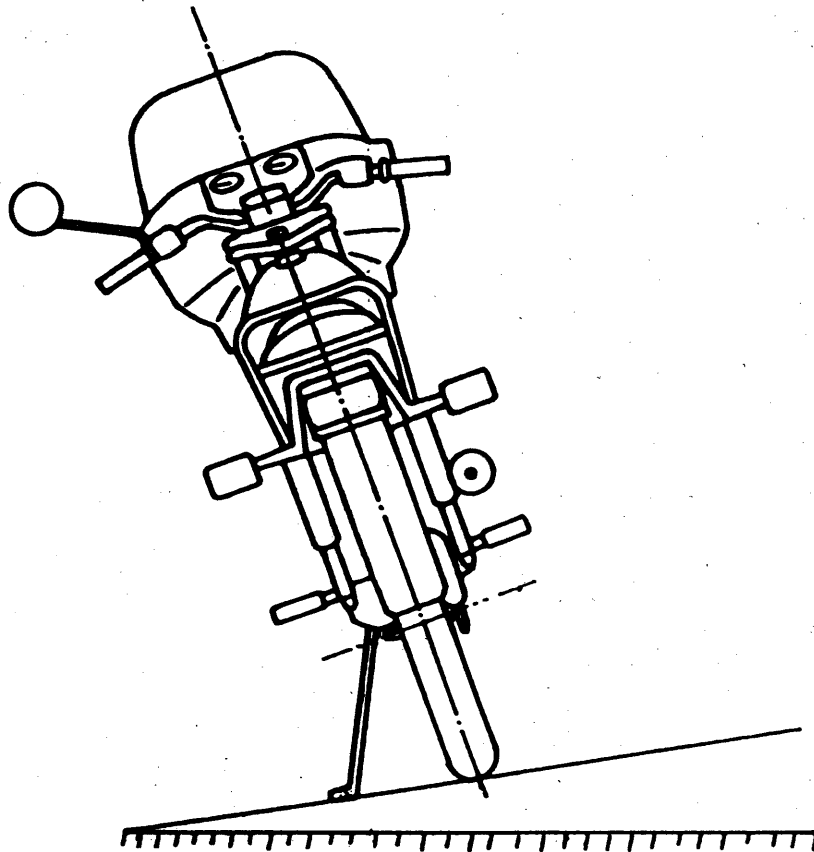


Figura 1b

Inclinación transversal

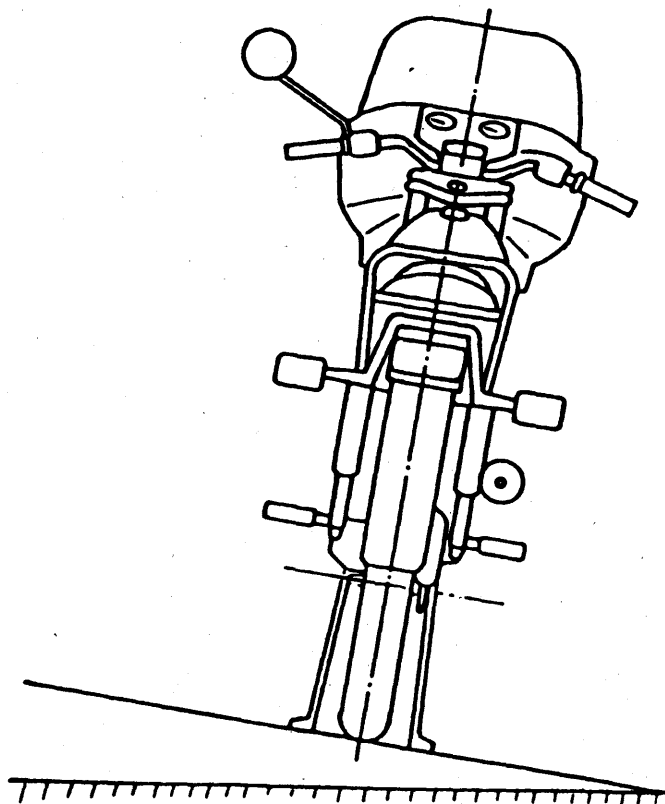
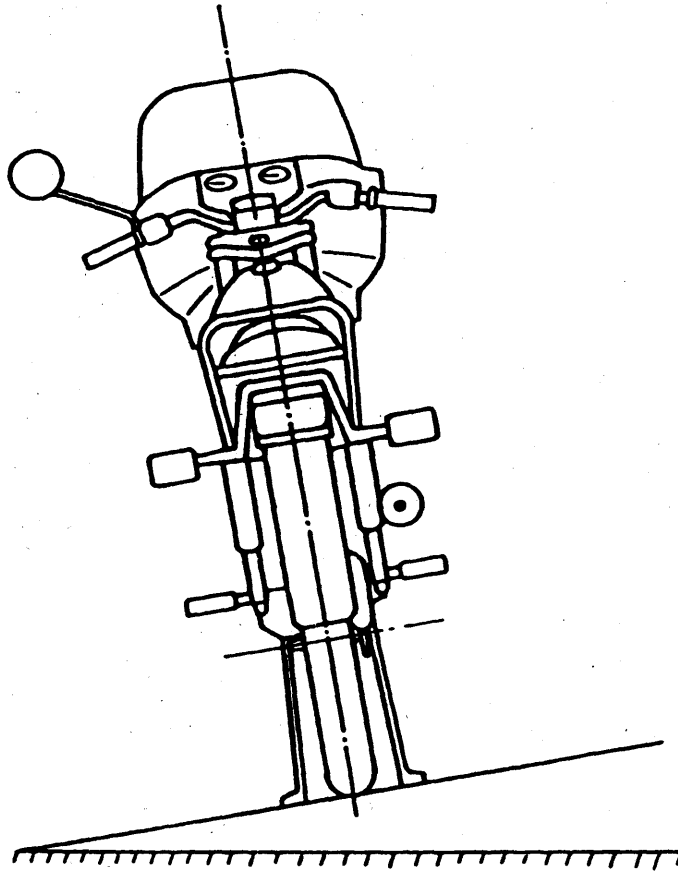
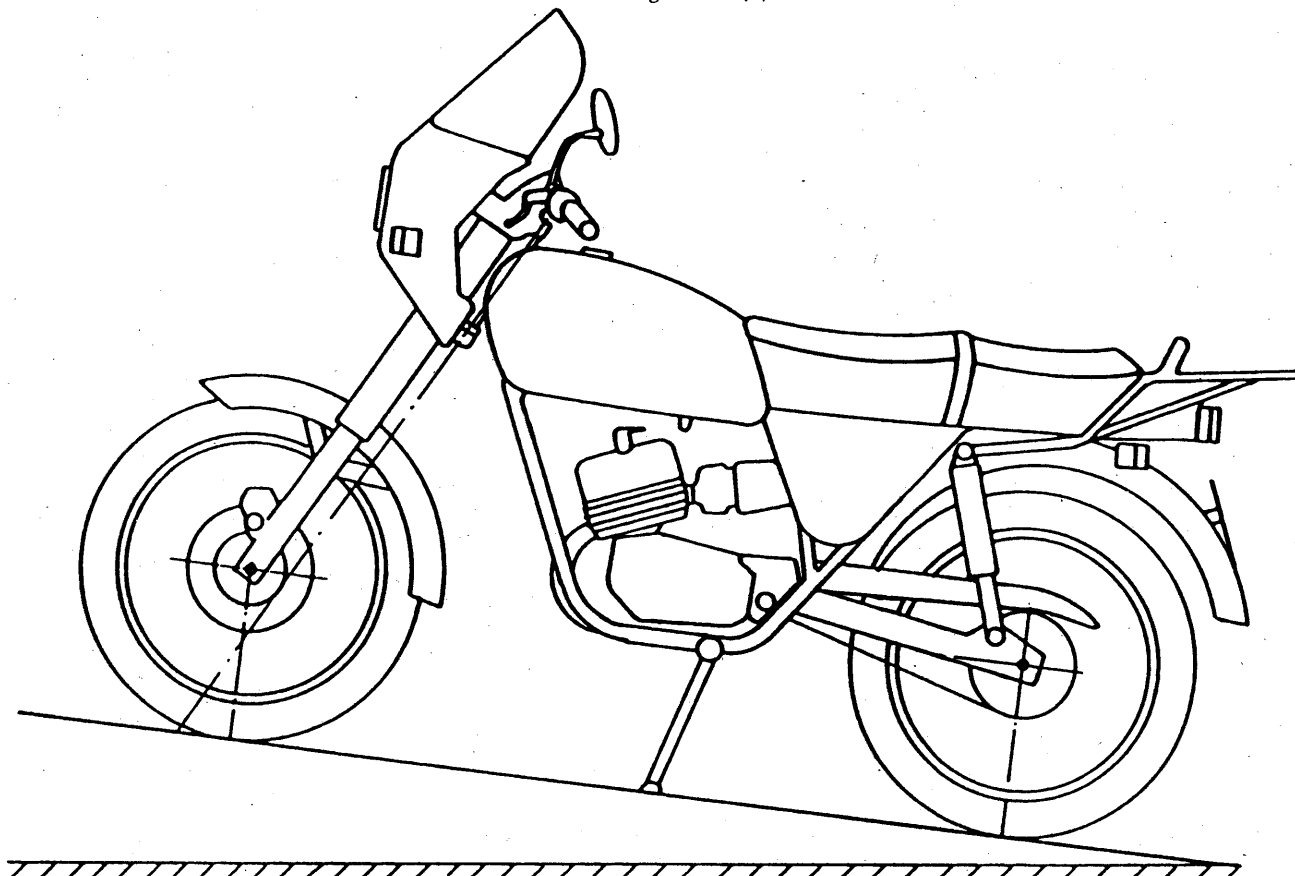
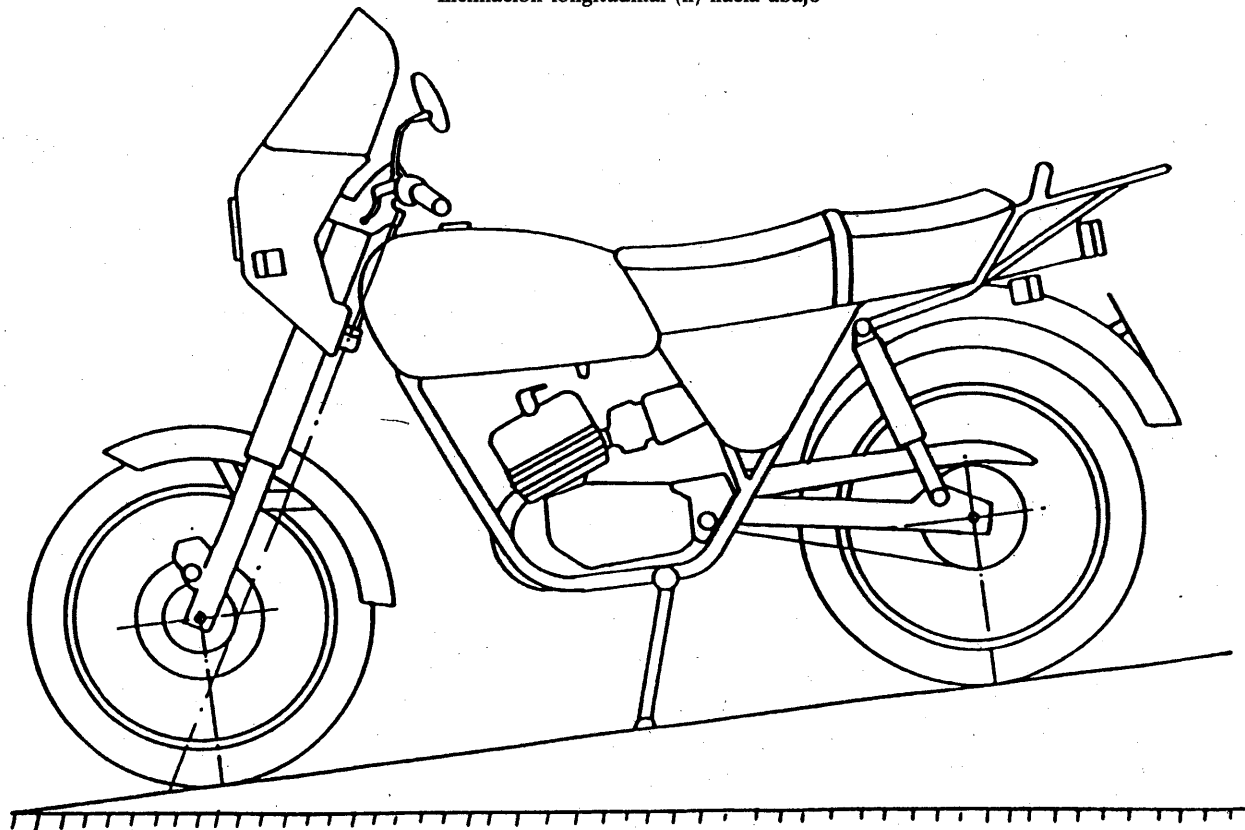


Figura 2

Inclinación longitudinal (il) hacia arriba



Inclinación longitudinal (il) hacia abajo



Apéndice 1

Ficha de características del caballete de apoyo de un tipo de vehículo de motor de dos ruedas

(se adjuntará a la solicitud de homologación del caballete siempre que ésta no se presente al mismo tiempo que la del vehículo)

Nº de orden (asignado por el solicitante):

La solicitud de homologación del caballete de apoyo de un tipo de vehículo de motor de dos ruedas deberá ir acompañada de la información que figura en el Anexo II de la Directiva 92/61/CEE:

— en la letra A, en los puntos:

- 0.1
- 0.2
- 0.4 a 0.6
- 2.1
- 2.1.1

— en la letra B, en el punto:

- 1.3.1.

Apéndice 2

Sello de la administración

Certificado de homologación del caballete de apoyo de un tipo de vehículo de motor de dos ruedas

MODELO

Informe nº del servicio técnico con fecha

Nº de homologación: Nº de ampliación:

1. Marca de fábrica o comercial del vehículo:
2. Tipo de vehículo:
3. Nombre y dirección del fabricante:
4. Nombre y dirección del representante del fabricante (si procede):
5. Vehículo presentado a ensayo el:
6. Se concede/deniega la homologación (1).
7. Lugar:
8. Fecha:
9. Firma:

(1) Táchese lo que no proceda.

DIRECTIVA 93/32/CEE DEL CONSEJO

de 14 de junio de 1993

relativa a los dispositivos de retención para pasajeros de los vehículos de motor de dos ruedas

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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

Vista la Directiva 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽¹⁾,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽²⁾,

En cooperación con el Parlamento Europeo ⁽³⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽⁴⁾,

Considerando que el mercado interior constituye un espacio sin fronteras interiores en el cual está garantizada la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales, y que es importante adoptar la medidas necesarias a tal efecto;

Considerando que los vehículos de dos ruedas deben reunir, en lo que se refiere al dispositivo de retención para pasajeros, determinadas características técnicas exigidas mediante disposiciones obligatorias que varían de un Estado miembro a otro; que, debido a dicha disparidad, se obstaculiza el comercio dentro de la Comunidad;

Considerando que esos obstáculos para el buen funcionamiento del mercado interior se eliminarán cuando todos los Estados miembros sustituyan sus normativas propias por unas mismas disposiciones;

Considerando que es necesario el establecimiento de disposiciones armonizadas para los dispositivos de retención para pasajeros de los vehículos de motor de dos ruedas que permita aplicar a cada tipo de dichos vehículos el procedimiento de homologación que figura en la Directiva 92/61/CEE;

Considerando que, dados la magnitud y efectos de la acción propuesta en el sector correspondiente, es necesario, e incluso indispensable, adoptar las medidas comuni-

tarias establecidas en la presente Directiva, a fin de lograr los objetivos fijados, es decir, la homologación comunitaria por tipo de vehículo; que los Estados miembros por separado no pueden realizar suficientemente dichos objetivos,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La presente Directiva se aplicará a los dispositivos de retención para pasajeros de todo tipo de vehículos de dos ruedas definido de acuerdo con el artículo 1 de la Directiva 92/61/CEE.

Artículo 2

El procedimiento para conceder la homologación del dispositivo de retención para pasajeros de un tipo de vehículo de motor de dos ruedas y las condiciones necesarias para la libre circulación de esos vehículos son los establecidos en la Directiva 92/61/CEE, en los capítulos II y III respectivamente.

Artículo 3

Las modificaciones necesarias para adaptar al progreso técnico las normas técnicas de los Anexos se adoptarán con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE ⁽⁵⁾.

Artículo 4

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 14 de diciembre de 1994. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas contendrán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros decidirán las modalidades de dicha referencia.

⁽¹⁾ DO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 72.

⁽²⁾ DO nº C 293 de 9. 11. 1992, p. 49.

⁽³⁾ DO nº C 337 de 21. 12. 1992, p. 103;
DO nº C 150 de 31. 5. 1993.

⁽⁴⁾ DO nº C 73 de 15. 3. 1993, p. 22.

⁽⁵⁾ DO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 92/53/CEE (DO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 1).

A partir de la fecha indicada en el párrafo primero, los Estados miembros no podrán prohibir, por motivos relacionados con el frenado, la primera puesta en circulación de aquellos vehículos que se ajusten a lo dispuesto en la presente Directiva.

Los Estados miembros aplicarán las disposiciones contempladas en el párrafo primero a partir del 14 de junio de 1995.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el 14 de junio de 1993.

Por el Consejo
El Presidente
J. TRØJBORG

ANEXO

1. DISPOSICIONES GENERALES

En caso de que esté previsto el transporte de un pasajero, el vehículo deberá estar provisto de un sistema de retención para pasajeros. Este sistema consistirá en una correa y uno o varios agarraderos.

1.1. Correa

La correa estará montada en el asiento de manera que el pasajero pueda utilizarla fácilmente. La correa y su fijación estarán diseñadas de tal forma que sean capaces de soportar, sin romperse, una fuerza de tracción vertical de 2 000 N aplicada estáticamente en el centro de la superficie del asiento con una presión máxima de 2 MPa.

1.2. Agarradero

En caso de que haya sólo un agarradero, éste deberá estar montado cerca del asiento en disposición simétrica en relación con el plano longitudinal mediano del vehículo.

Cada agarradero deberá estar diseñado de forma que sea capaz de soportar, sin romperse, una fuerza de tracción vertical de 2 000 N aplicada estáticamente en el centro de su superficie con una presión máxima de 2 MPa.

En caso de que haya dos agarraderos, éstos deberán estar montados simétricamente uno a cada lado.

Los agarraderos estarán diseñados de forma que puedan soportar, sin romperse, una fuerza de tracción vertical de 1 000 N aplicada estáticamente en el centro de su superficie con una presión máxima de 1 MPa.

*Apéndice 1***Ficha de características del dispositivo de retención para pasajeros de un tipo de vehículo de motor de dos ruedas**

(se adjuntará a la solicitud de homologación del dispositivo, siempre que ésta no se presente al mismo tiempo que la del vehículo)

N° de orden (asignado por el solicitante):

La solicitud de homologación del dispositivo de retención para pasajeros de un tipo de vehículo de motor de dos y tres ruedas deberá ir acompañada de la información que figura en el Anexo II de la Directiva 92/61/CEE:

— en la letra A, en los puntos:

- 0.1
- 0.2
- 0.4 a 0.6,

— en la letra B, en los puntos 1.5 a 1.5.2.

Apéndice 2

Sello de la administración

Certificado de homologación del dispositivo de retención para pasajeros de un tipo de vehículo de motor de dos ruedas**MODELO**

Informe n° del servicio técnico con fecha

N° de homologación: N° de aplicación:

1. Marca de fábrica o comercial del vehículo:

2. Tipo de vehículo:

3. Nombre y dirección del fabricante:

4. Nombre y dirección del representante del fabricante (si procede):

5. Vehículo presentado a ensayo el:

6. Se concede/deniega la homologación ⁽¹⁾.

7. Lugar:

8. Fecha:

9. Firma:

⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda.

DIRECTIVA 93/33/CEE DEL CONSEJO

de 14 de junio de 1993

relativa al dispositivo de protección contra el uso no autorizado de vehículos de motor de dos o tres ruedas

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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

Vista la Directiva 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽¹⁾,Vista la propuesta de la Comisión ⁽²⁾,En cooperación con el Parlamento Europeo ⁽³⁾,Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽⁴⁾,

Considerando que el mercado interior constituye un espacio sin fronteras interiores en el cual está garantizada la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales; que es importante tomar las medidas necesarias a tal fin;

Considerando que en cada Estado miembro el dispositivo de protección contra el uso no autorizado de los vehículos de dos o tres ruedas debe responder a determinadas características técnicas exigidas mediante disposiciones obligatorias que varían de un Estado miembro a otro; que, debido a estas disparidades, se obstaculiza el comercio dentro de la Comunidad;

Considerando que esos obstáculos para la instauración y el funcionamiento del mercado interior se eliminarán cuando todos los Estados miembros sustituyan sus normativas propias por unas mismas disposiciones;

Considerando que es necesario establecer disposiciones armonizadas sobre los dispositivos de protección contra el uso no autorizado de los vehículos de motor de dos o tres ruedas, con el fin de aplicar a cada tipo de dichos vehículos los procedimientos de homologación que figuran en la Directiva 92/61/CEE;

Considerando que, dados la magnitud y los efectos de la acción propuesta en el sector correspondiente, es necesario, e incluso indispensable, adoptar las medidas comunitarias establecidas en la presente Directiva, a fin de lograr los objetivos fijados, es decir, la homologación comunitaria por tipo de vehículo; que los Estados miembros por separado no pueden realizar suficientemente dichos objetivos;

Considerando que para facilitar el acceso al mercado de los países no miembros de la Comunidad, resulta necesario enquipar los requisitos de la presente Directiva con los del Reglamento nº 62 de la CENUE,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La presente Directiva y sus Anexos se aplicarán al dispositivo de protección contra el uso no autorizado de todo tipo de vehículo definido en el artículo 1 de la Directiva 92/61/CEE.

Artículo 2

El procedimiento de concesión de la homologación del dispositivo de protección contra el uso no autorizado de un tipo de vehículo de motor de dos o tres ruedas y las condiciones válidas de libre circulación de dichos vehículos se establecen en la Directiva 92/61/CEE, en los capítulos II y III respectivamente.

Artículo 3

De conformidad con las disposiciones del artículo 11 de la Directiva 92/61/CEE, queda reconocida la equivalencia entre los requisitos de la presente Directiva y los del Reglamento nº 62 de la CENUE (documento E/ECE/TRANS/505-Add. 61/Enmien. 1).

Las autoridades de los Estados miembros que concedan una homologación aceptarán las homologaciones extendidas de conformidad con los requisitos del Reglamento nº 62 de la CENUE anteriormente mencionado y las marcas de homologación en sustitución de las homologaciones correspondientes extendidas de conformidad con los requisitos de la presente Directiva.

*Artículo 4*Podrá modificarse la presente Directiva con arreglo al artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE ⁽⁵⁾ con el fin de:

- tomar en consideración las modificaciones introducidas en el Reglamento CENUE al que se refiere el artículo 3;
- adaptar los Anexos al progreso técnico.

⁽¹⁾ DO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 72.⁽²⁾ DO nº C 293 de 9. 11. 1992, p. 32.⁽³⁾ DO nº C 337 de 21. 12. 1992, p. 103;
DO nº C 176 de 28. 6. 1993.⁽⁴⁾ DO nº C 73 de 19. 3. 1993, p. 22.⁽⁵⁾ DO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 92/53/CEE (DO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 1).

Artículo 5

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán las disposiciones necesarias para atenerse a la presente Directiva a más tardar el 14 de diciembre de 1994 e informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

A partir de la fecha mencionada en el párrafo primero, los Estados miembros no podrán prohibir, por motivos relacionados con el dispositivo de protección contra el uso no autorizado, la primera puesta en circulación de vehículos que se atengan a lo dispuesto en la presente Directiva.

Aplicarán las disposiciones a las que se refiere el párrafo primero a partir del 14 de junio de 1995.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 6

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el 14 de junio de 1993.

Por el Consejo
El Presidente
J. TRØJBORG

ANEXO I

ÁMBITO DE APLICACIÓN, DEFINICIONES, REQUISITOS GENERALES Y ESPECÍFICOS

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

- 1.1. La presente Directiva se aplicará a los dispositivos de protección empleados para evitar el uso no autorizado de vehículos de motor de dos ruedas, con o sin sidecar, y de tres ruedas.

2. DEFINICIONES

- 2.1. A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por:
 - 2.2. «homologación», la homologación de un tipo de vehículo en lo que se refiere a la protección contra el uso no autorizado del mismo;
 - 2.3. «tipo de vehículo», los vehículos de motor que no presenten entre sí diferencias esenciales, sobre todo en lo que respecta a los siguientes puntos:
 - 2.3.1. designación del tipo de vehículo dada por el fabricante;
 - 2.3.2. acondicionamiento y fabricación del elemento o elementos del vehículo sobre los que actúa el dispositivo de protección;
 - 2.3.3. tipo del dispositivo de protección;
 - 2.4. «dispositivo de protección», un sistema empleado para evitar el uso no autorizado del vehículo, que bloquee de manera eficaz la dirección o la transmisión o ambas; este sistema podrá:
 - 2.4.1. actuar única y eficazmente sobre la dirección (dispositivo del tipo 1);
 - 2.4.2. actuar eficazmente sobre la dirección al mismo tiempo que el dispositivo que detiene el motor del vehículo (dispositivo del tipo 2);
 - 2.4.3. conectado previamente, actuar sobre la dirección al mismo tiempo que el dispositivo que detiene el motor del vehículo (dispositivo del tipo 3);
 - 2.4.4. actuar eficazmente sobre la transmisión (dispositivo del tipo 4);
 - 2.5. «dispositivo de conducción», el mando de dirección (manillas o volante), la cabeza de horquilla y sus elementos anejos de protección y los demás elementos que condicionan directamente la eficacia del dispositivo de protección;
 - 2.6. «combinación», una variante, diseñada y fabricada especialmente para este uso, de un sistema de bloqueo que, al ser accionada convenientemente, permite que funcione dicho sistema de bloqueo;
 - 2.7. «llave», todo dispositivo diseñado y fabricado para accionar un sistema de bloqueo que esté diseñado y fabricado precisamente para ser accionado sólo mediante dicho dispositivo.

3. REQUISITOS GENERALES

- 3.1. Todo vehículo de motor de dos o tres ruedas, a excepción de los ciclomotores, estará equipado de un dispositivo de protección contra el uso no autorizado de acuerdo con los requisitos de la presente Directiva. Cuando se instale en un ciclomotor un dispositivo contra el uso no autorizado, deberá cumplir los requisitos de la presente Directiva.
- 3.2. El dispositivo de protección deberá fabricarse de modo que:
 - 3.2.1. sea necesario desconectarlo para orientar, guiar o desplazar el vehículo hacia adelante en línea recta;
 - 3.2.2. si se trata de un dispositivo de protección del tipo 4, sea necesario desconectarlo para liberar la transmisión. Si el dispositivo se acciona mediante el mando del dispositivo de estacionamiento, deberá actuar al mismo tiempo que el dispositivo que detiene el funcionamiento del motor del vehículo;
 - 3.2.3. sólo se pueda retirar la llave cuando el pestillo esté completamente cerrado o completamente abierto. Deberá excluirse cualquier posición intermedia de la llave que pueda cerrar posteriormente el pestillo, aun cuando la llave del dispositivo de protección esté introducida.

- 3.3. Deberán cumplirse las disposiciones mencionadas en el punto 3.2 manejando una llave una sola vez.
- 3.4. El dispositivo de protección mencionado en el punto 3.1 anterior y las piezas del vehículo sobre las que actúa deberán diseñarse de manera que, rápidamente y sin llamar la atención, sea imposible abrirlo, desconectarlo o destruirlo, por ejemplo utilizando herramientas, material o instrumentos corrientes baratos y fáciles de disimular.
- 3.5. El dispositivo de protección deberá formar parte del equipo original del vehículo (es decir, el fabricante deberá instalarlo antes de la primera venta al por menor). La cerradura deberá estar fijada sólidamente al dispositivo de protección (que se pueda extraer la cerradura utilizando la llave y después de haber quitado el escudo o cualquier otro dispositivo de retención no contradice la disposición).
- 3.6. El sistema de bloqueo con llave deberá tener un mínimo de 1 000 combinaciones distintas o un número igual al de los vehículos fabricados anualmente en caso de que dicho número sea inferior a 1 000. Para un mismo tipo de vehículo, la frecuencia de uso de una combinación deberá ser aproximadamente de 1 por 1 000.
- 3.7. El código de la llave y de la cerradura no deberá ser visible.
- 3.8. La cerradura deberá diseñarse, fabricarse y fijarse de manera que sea imposible girar el cilindro cuando esté bloqueado ejerciendo un par de menos de 0,245 m daN con algo que no sea la llave correspondiente, y
 - 3.8.1. si el cilindro tiene pasadores, que no haya más de dos ranuras idénticas que actúen en el mismo sentido y sean adyacentes ni más del 60 % de ranuras idénticas, o
 - 3.8.2. si el cilindro tiene discos, que no haya más de dos ranuras idénticas que actúen en el mismo sentido y sean adyacentes ni más del 50 % de ranuras idénticas.
- 3.9. Los dispositivos de protección deberán ser tales que, cuando el vehículo esté en marcha y el motor gire, no haya riesgos de que se produzcan bloqueos accidentales que puedan poner en peligro la seguridad.
- 3.10. Una vez conectado, si es del tipo 1, 2 o 3, el dispositivo de protección deberá poder resistir, sin que se deteriore el mecanismo de dirección que pueda poner en peligro la seguridad, la aplicación en ambos sentidos y en condiciones estáticas de un par de 20 m daN en el eje del árbol de dirección.
- 3.11. Si es del tipo 1, 2 o 3, el dispositivo de protección deberá diseñarse de manera que sólo se pueda bloquear la dirección con un ángulo mínimo de 20° hacia la izquierda y/o la derecha respecto a la posición de marcha en línea recta.
- 3.12. En posición bloqueada, el dispositivo de protección deberá, si es del tipo 4, en caso de aplicación del par máximo del motor de arrastre, impedir la rotación de la rueda motriz.

4. REQUISITOS PARTICULARES

- 4.1. Al margen de los requisitos generales establecidos en el punto 3, el dispositivo de protección deberá cumplir los requisitos particulares establecidos a continuación.
 - 4.1.1. En el caso de los dispositivos de protección del tipo 1 o del tipo 2, sólo deberá poderse abrir o cerrar la cerradura con un movimiento de la llave y el dispositivo de conducción definido en el punto 2.5 deberá estar en la posición apropiada para accionar el pestillo en la ranura correspondiente.
 - 4.1.2. En el caso de los dispositivos de protección del tipo 3, sólo deberá poderse accionar el pestillo con un movimiento del usuario del vehículo combinado con la rotación de la llave o añadido a la misma. Salvo en las condiciones establecidas en el punto 3.2.3, la llave no deberá poderse retirar una vez que el pestillo esté accionado.
- 4.2. En el caso de los dispositivos de protección del tipo 2 y del tipo 3, el pestillo no deberá poderse accionar mientras el dispositivo se halle en una posición que permita poner en marcha el motor del vehículo.
- 4.3. En el caso de los dispositivos de protección del tipo 3, cuando el dispositivo esté conectado, no deberá poderse impedir el funcionamiento del dispositivo.
- 4.4. En el caso de los dispositivos de protección del tipo 3, el dispositivo deberá seguir en buen estado de funcionamiento y, sobre todo, deberá cumplir las disposiciones de los puntos 3.8, 3.9, 3.10 y 4.3 después de que haya habido 2 500 ciclos de bloqueo en cada dirección de la prueba especificada en el Anexo II.

ANEXO II

PRUEBA DE DESGASTE DE LOS DISPOSITIVOS DE PROTECCIÓN DEL TIPO 3

1. EQUIPO DE PRUEBA

1.1. El equipo de prueba consistirá en:

- 1.1.1. un equipo sobre el que pueda colocarse el ejemplar de mecanismo de dirección equipado con el dispositivo de protección definido en el punto 2.4 del Anexo I;
- 1.1.2. un sistema que pueda conectar y desconectar el dispositivo, que incluya la utilización de la llave;
- 1.1.3. un sistema de giro del árbol de dirección respecto al dispositivo de protección.

2. MÉTODO DE PRUEBA

2.1. Se colocará sobre el aparato mencionado en el punto 1.1.1 un ejemplar del mecanismo de dirección equipado con el dispositivo de protección.

2.2. Un ciclo de prueba consistirá en las siguientes operaciones:

2.2.1. Posición de salida:

el dispositivo de protección estará desconectado y el árbol de dirección situado en una posición que impida la conexión del dispositivo de protección.

2.2.2. Conexión:

se conectará el dispositivo de protección utilizando la llave.

2.2.3. Activación:

se girará el árbol de dirección de manera que, cuando se active el dispositivo de protección, el par aplicado sobre el mismo sea de $5,88 \text{ Nm} \pm 0,25$.

2.2.4. Desactivación:

se desactivará el dispositivo de protección por los medios normales; el par se reducirá a cero para facilitar la desactivación.

2.2.5. Posición de retorno:

se girará el árbol de dirección hasta una posición que no permita la activación del dispositivo de protección.

2.2.6. Rotación en sentido inverso:

se repetirán las operaciones mencionadas en los puntos 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4 y 2.2.5, pero en sentido inverso de rotación del árbol de dirección.

2.2.7. El espacio de tiempo entre dos activaciones sucesivas del dispositivo deberá ser de un mínimo de 10 segundos.

2.3. Se repetirá el ciclo de desgaste el número de veces establecido en el punto 4.4 del Anexo I.

ANEXO III

Apéndice 1

Ficha de características del dispositivo de protección contra el uso no autorizado de un tipo de vehículo de motor de dos o tres ruedas

(se adjuntará a la solicitud de homologación del dispositivo siempre que ésta no se presente al mismo tiempo que la del vehículo)

Nº de orden (asignado por el solicitante):

La solicitud de homologación del dispositivo de protección contra el uso no autorizado de vehículos de motor de dos o tres ruedas deberá ir acompañada de la información que figura en el Anexo II de la Directiva 92/61/CEE, en la letra A, en los puntos:

- 0.1
- 0.2
- 0.4 a 0.6
- 9.4.1
- 9.4.2, y, si es un dispositivo:
 - del tipo 1, en los puntos 6.1 y 6.1.1;
 - del tipo 2 o 3, en los puntos 3.2.5 a 3.2.6.2, 6.1 y 6.1.1;
 - del tipo 4, en los puntos 4.1 a 4.4.2.

Apéndice 2

Sello de la administración

Certificado de homologación del dispositivo de protección contra el uso no autorizado de un tipo de vehículo de motor de dos o tres ruedas

MODELO

Informe nº del servicio técnico con fecha

Nº de homologación: Nº de aplicación:

1. Marca de fábrica o comercial del vehículo:

2. Tipo de vehículo:

3. Nombre y dirección del fabricante:

4. Nombre y dirección del representante del fabricante (si procede):

5. Vehículo presentado a ensayo el:

6. Se concede/deniega la homologación ⁽¹⁾.

7. Lugar:

8. Fecha:

9. Firma:

⁽¹⁾ Táchese lo que no proceda.

DIRECTIVA 93/34/CEE DEL CONSEJO

de 14 de junio de 1993

relativa a las inscripciones reglamentarias de los vehículos de motor de dos o tres ruedas

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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

Vista la Directiva 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽¹⁾,Vista la propuesta de la Comisión ⁽²⁾,En cooperación con el Parlamento Europeo ⁽³⁾,Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽⁴⁾,

Considerando que el mercado interior constituye un espacio sin fronteras interiores en el cual está garantizada la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales; que es importante tomar las medidas necesarias a tal fin;

Considerando que los vehículos de dos y tres ruedas deben reunir, en lo que se refiere a las inscripciones reglamentarias, determinadas características técnicas exigidas mediante disposiciones obligatorias que varían de un Estado miembro a otro; que, debido a estas disparidades, se obstaculiza el comercio dentro de la Comunidad;

Considerando que esos obstáculos para la instauración y el buen funcionamiento del mercado interior se eliminarán cuando todos los Estados miembros substituyan sus normativas propias por unas mismas disposiciones;

Considerando que es necesario el establecimiento de disposiciones armonizadas para las inscripciones reglamentarias de los vehículos de motor de dos o tres ruedas que permita aplicar a cada tipo de dichos vehículos el procedimiento de homologación que figura en la Directiva 92/61/CEE;

Considerando que, dados la magnitud y los efectos de la acción propuesta en el sector correspondiente, es necesario, e incluso indispensable, adoptar las medidas comunitarias establecidas en la presente Directiva, a fin de lograr los objetivos fijados, es decir, la homologación comunitaria por tipo de vehículo; que los Estados miembros por separado no pueden realizar suficientemente dichos objetivos;

Considerando que la presente Directiva no impide que determinados Estados miembros mantengan, en relación con las inscripciones reglamentarias aplicables a los vehículos de motor de dos o tres ruedas, y sobre una base no discriminatoria, prescripciones imperativas particulares, a efectos de aplicación de las normas de tráfico, siempre y cuando dichas prescripciones específicas se refieran al uso de los mencionados vehículos y no impliquen modificaciones en la construcción de los mismos que obstaculicen la homologación comunitaria de ese tipo de vehículos,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La presente Directiva se aplicará a las inscripciones reglamentarias de todo tipo de vehículo de dos o tres ruedas definido de acuerdo con el artículo 1 de la Directiva 92/61/CEE.

Artículo 2

El procedimiento para conceder la homologación de las inscripciones reglamentarias de un tipo de vehículos de motor de dos o tres ruedas y las condiciones válidas para la libre circulación de esos vehículos son los establecidos en los capítulos II y III, respectivamente, de la Directiva 92/61/CEE.

Artículo 3

Las modificaciones necesarias para adaptar al progreso técnico las normas técnicas de los Anexos se adoptarán con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE ⁽⁵⁾.

Artículo 4

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán las disposiciones necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar el 14 de diciembre de 1994. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de dicha referencia.

A partir de la fecha mencionada en el párrafo primero, los Estados miembros no podrán prohibir, por motivos

⁽¹⁾ DO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 72.

⁽²⁾ DO nº C 293 de 9. 11. 1992, p. 43.

⁽³⁾ DO nº C 337 de 21. 12. 1992, p. 103;
DO nº C 176 de 28. 6. 1993.

⁽⁴⁾ DO nº C 73 de 15. 3. 1993, p. 22.

⁽⁵⁾ DO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 92/53/CEE (DO nº L 225 de 10. 8. 1992, p. 1).

relacionados con las inscripciones reglamentarias, la primera puesta en circulación de los vehículos que se ajusten a la presente Directiva.

Aplicarán las disposiciones mencionadas en el párrafo primero a partir del 14 de junio de 1995.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el 14 de junio de 1993.

Por el Consejo
El Presidente
J. TRØJBORG

ANEXO

PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LAS INSCRIPCIONES REGLAMENTARIAS DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR DE DOS O TRES RUEDAS

1. GENERALIDADES

- 1.1. Cualquier vehículo deberá llevar una placa y las inscripciones que se especifican a continuación. Esta placa y estas inscripciones serán colocadas por el fabricante o su representante.

2. PLACA DEL FABRICANTE

- 2.1. Deberá colocarse sólidamente una placa del fabricante, cuyo modelo figura en el apéndice 1, en un lugar de fácil acceso y sobre una pieza que, normalmente, no deba sustituirse durante el período de utilización; deberá ser fácilmente legible e indeleble y llevar las siguientes indicaciones enumeradas por orden:

- 2.1.1. el nombre del fabricante;

- 2.1.2. la marca de homologación, según se describe en el artículo 8 de la Directiva 92/61/CEE, de 30 de junio de 1992, relativa a la homologación de vehículos de motor de dos o tres ruedas;

- 2.1.3. el número de identificación del vehículo (VIN);

- 2.1.4. el nivel sonoro del vehículo parado: ... dB (A) a ... revoluciones/minuto.

- 2.2. La marca de homologación, según lo prescrito en el punto 2.1.2, el valor del nivel sonoro del vehículo parado y el número de revoluciones por minuto, según lo prescrito en el punto 2.1.4, no se harán constar en el momento de la homologación de las inscripciones reglamentarias. No obstante, estos datos deberán figurar en todos los vehículos producidos de conformidad con el tipo homologado.

- 2.3. El fabricante podrá añadir indicaciones suplementarias debajo o al lado de las inscripciones prescritas, fuera de un rectángulo claramente definido y que recoja únicamente las indicaciones establecidas en los puntos 2.1.1 a 2.1.4 (véase el apéndice 1).

3. NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO

El número de identificación del vehículo consiste en una combinación estructurada de caracteres asignados a cada vehículo por el fabricante. Su finalidad es permitir la identificación unívoca de cualquier vehículo a través del fabricante, durante un período de 30 años, sin que sea preciso recurrir a otras indicaciones.

El número de identificación deberá reunir los siguientes requisitos:

- 3.1. el número de identificación del vehículo figurará en la placa del fabricante y deberá marcarse en el bastidor o cuadro por un procedimiento como el martilleo o la perforación, de forma que no pueda borrarse o alterarse; se colocará en un lugar de fácil acceso y en la parte derecha del vehículo.

- 3.1.1. El número de identificación del vehículo constará de tres partes:

- 3.1.1.1. la primera parte consistirá en un código asignado al fabricante del vehículo que permita la identificación de dicho fabricante. Este código constará de tres caracteres (letras o números) adjudicados por las autoridades competentes del país en el que el fabricante tenga su domicilio social, de acuerdo con la agencia internacional acreditada por la organización internacional de normalización (ISO). El primer carácter designará una zona geográfica, el segundo, un país dentro de la zona geográfica y el tercero, un fabricante determinado. En caso de que el fabricante produzca menos de 500 vehículos al año, el tercer carácter será siempre un 9. Para la identificación de dicho fabricante, la autoridad antes mencionada asignará también el tercer, cuarto y quinto carácter de la tercera parte;

- 3.1.1.2. la segunda parte constará de seis caracteres (letras o números) que indicarán las características generales del vehículo (tipo, variante y versión), pudiendo corresponder a cada característica dos caracteres. Si el fabricante no utilizara uno o varios de dichos caracteres, los espacios no utilizados deberán rellenarse con caracteres alfabéticos o numéricos cuya elección se dejará al fabricante;
- 3.1.1.3. la tercera parte constará de ocho caracteres de los cuales los cuatro últimos deberán ser obligatoriamente números y permitir, combinándolos con las otras dos partes, la identificación inequívoca del vehículo. Los espacios no utilizados deberán rellenarse con un 0, de forma que aparezca el número total de caracteres exigido.
- 3.1.2. En la medida de lo posible, el número de identificación del vehículo deberá inscribirse en una misma línea. Excepcionalmente, y por motivos técnicos, podrá indicarse también en dos líneas. En este caso, no se autorizarán sin embargo separaciones en ninguna de las tres partes. El principio y el final de cada línea deberán delimitarse, con un símbolo que no sea ni un número arábigo, ni una letra latina mayúscula, y que no pueda confundirse con estos caracteres. Podrá contravenirse a esta disposición cuando el número figure en una misma línea en la placa del fabricante. Se autorizará también la inserción de dicho símbolo dentro de una línea entre las tres partes (punto 3.1.1).

No se dejarán espacios entre los caracteres.

4. CARACTERES

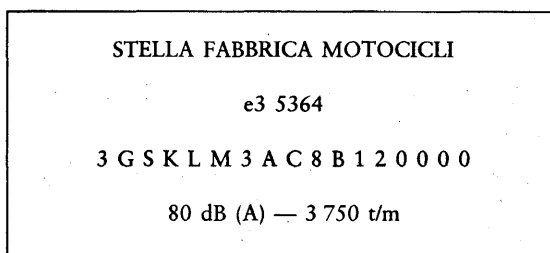
- 4.1. Para todas las inscripciones mencionadas en los puntos 2 y 3, deberán emplearse letras latinas y números arábigos. No obstante, las letras latinas utilizadas para las indicaciones especificadas en los puntos 2.1.1, 2.1.3 y 3 deberán ser mayúsculas.
- 4.2. Por lo que respecta a la indicación del número de identificación del vehículo:
- 4.2.1. no se autorizará la utilización de las letras I, O y Q ni de guiones, asteriscos u otros signos particulares;
- 4.2.2. las letras y los números deberán tener como mínimo las siguientes medidas:
- 4.2.2.1. 4 mm para los caracteres directamente inscritos en el bastidor o el cuadro, u otra estructura semejante del vehículo;
- 4.2.2.2. 3 mm para los caracteres inscritos en la placa del fabricante.

Apéndice 1

Ejemplo de placa del fabricante

El ejemplo a continuación es puramente indicativo y no presupone las indicaciones que puedan figurar efectivamente en las placas del fabricante, las dimensiones de la placa en sí, las cifras ni las letras.

Los datos adicionales mencionados en el punto 2.3 podrán figurar debajo o al lado de las indicaciones preceptivas recogidas en el rectángulo siguiente.

*Explicación:*

En el ejemplo de placa anterior, el vehículo en cuestión ha sido fabricado por Stella Fabbrica Motocicli, y homologado en Italia (e3), con el número 5364.

El número de identificación (3GSKLM3AC8B120000) significa lo siguiente:

- primera parte (3GS):
 - 3: zona geográfica (Europa),
 - G: país dentro de la zona geográfica (Alemania),
 - S: fabricante (Stella Fabbrica Motocicli);
- segunda parte (KLM3AC):
 - KL: tipo de vehículo,
 - M3: variante (carrocería del vehículo),
 - AC: versión (motor del vehículo);
- tercera parte (8B120000):
 - 8B12: identificación del vehículo en combinación con las otras dos partes del número de identificación,
 - 0000: espacios no utilizados, rellenados con ceros para completar el número total de caracteres exigidos.

El nivel sonoro del vehículo parado es de 80 dB (A), a 3 750 revoluciones por minuto.

Apéndice 2

Ficha de características de las inscripciones reglamentarias de un tipo de vehículo de motor de dos o tres ruedas

(se adjuntarán a la solicitud de homologación de las inscripciones siempre que ésta no se presente al mismo tiempo que la del vehículo)

N° de orden (asignado por el solicitante):

La solicitud de homologación de las inscripciones reglamentarias de un tipo de vehículo de motor de dos o tres ruedas deberá ir acompañada de la información que figura en el Anexo II de la Directiva 92/61/CEE, en los siguientes puntos de la letra A:

- 0.1
- 0.2
- 0.4 a 0.6
- 9.3.1. a 9.3.3.

Apéndice 3

Sello de la administración

Certificado de homologación de las inscripciones reglamentarias de un tipo de vehículo de motor de dos o tres ruedas

MODELO

Informe n° del servicio técnico con fecha

N° de homologación: N° de aplicación:

1. Marca de fábrica o comercial del vehículo:
2. Tipo de vehículo:
3. Nombre y dirección del fabricante:
4. Nombre y dirección del representante del fabricante (cuando proceda):
5. Vehículo controlado el:
6. Se concede/deniega la homologación (1).
7. Lugar:
8. Fecha:
9. Firma:

(1) Táchese lo que no proceda.