

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 equiparar 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 (*):

7. Lugar:

8. Fecha:

9. Firma:

(*). Táchese lo que no proceda.