

DIRECTIVA 2002/41/CE DE LA COMISIÓN**de 17 de mayo de 2002****por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 95/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la velocidad máxima de fábrica, al par máximo y a la potencia máxima neta del motor de los vehículos de motor de dos o tres ruedas**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la recepción de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽¹⁾, cuya última modificación la constituye la Directiva 2000/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, y, en particular, su artículo 16,Vista la Directiva 95/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de febrero de 1995, relativa a la velocidad máxima de fábrica, al par máximo y a la potencia máxima neta del motor de los vehículos de motor de dos o tres ruedas ⁽³⁾, y, en particular, su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 95/1/CE es una de las Directivas particulares a efectos del procedimiento de homologación comunitario establecido por la Directiva 92/61/CEE. Las disposiciones de la Directiva 92/61/CEE sobre sistemas, componentes y unidades técnicas independientes para vehículos se aplican, por tanto, a la Directiva 95/1/CE.
- (2) A fin de permitir que todo el sistema de homologación funcione adecuadamente, es preciso aclarar o ampliar determinados requisitos de la Directiva 95/1/CE.
- (3) Para ello, deben especificarse los valores que procede incorporar al acta de ensayo, a fin de garantizar una aplicación coherente de la Directiva 95/1/CE en lo que respecta a los ciclomotores, motocicletas y triciclos con motores de explosión y a los vehículos de dos o tres ruedas con motores de encendido por compresión.
- (4) Procede, pues, modificar en consecuencia la Directiva 95/1/CE.
- (5) Las medidas previstas en la presente Directiva se ajustan al dictamen del Comité para la adaptación al progreso técnico, establecido por el artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE del Consejo ⁽⁴⁾, cuya última modificación la constituye la Directiva 2001/116/CE ⁽⁵⁾.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Los anexos de la Directiva 95/1/CE quedarán modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

1. Con efectos a partir de 1 de julio de 2003, los Estados miembros no podrán, por motivos relacionados con la velo-

cidad máxima de fábrica, el par máximo o la potencia máxima neta del motor:

- denegar la concesión de la homologación CE a un tipo de vehículo de motor de dos o tres ruedas, o
- prohibir la matriculación, venta o entrada en servicio de un vehículo de motor de dos o tres ruedas,

si el vehículo cumple los requisitos sobre velocidad máxima de fábrica, par máximo y potencia máxima neta del motor que establece la Directiva 95/1/CE, en la redacción dada a la misma por la presente Directiva.

2. Con efectos a partir de 1 de enero de 2004, los Estados miembros denegarán la concesión de la homologación CE a cualquier nuevo tipo de vehículo de motor de dos o tres ruedas por motivos relacionados con la velocidad máxima de fábrica, el par máximo o la potencia máxima neta del motor si no cumple los requisitos previstos en la Directiva 95/1/CE, en la redacción dada a la misma por la presente Directiva.

Artículo 3

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar el 30 de junio de 2003. 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.

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

*Artículo 4*La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.*Artículo 5*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 17 de mayo de 2002.

Por la Comisión

Erkki LIIKANEN

Miembro de la Comisión⁽¹⁾ DO L 225 de 10.8.1992, p. 72.⁽²⁾ DO L 106 de 3.5.2000, p. 1.⁽³⁾ DO L 52 de 8.3.1995, p. 1.⁽⁴⁾ DO L 42 de 23.2.1970, p. 1.⁽⁵⁾ DO L 18 de 21.1.2002, p. 1.

ANEXO

Los anexos de la Directiva 95/1/CE quedarán modificados como sigue:

1) El anexo I quedará modificado como sigue:

a) La segunda línea del punto 5 se sustituirá por el texto siguiente:

«Presión atmosférica: 97 ± 10 kPa.»

b) La quinta línea del punto 5 se sustituirá por el texto siguiente:

«Velocidad media del viento, medida a 1 m por encima del nivel del suelo: < 3 m/s, permitiéndose ráfagas < 5 m/s.»

2) El anexo II quedará modificado como sigue:

a) La primera frase de la nota 3 a pie del cuadro 1 del punto 3.1.2 del apéndice 1 se sustituirá por el texto siguiente:

«El radiador, el ventilador, la tobera del ventilador, la bomba del agua y el termostato deberán ocupar en el banco de pruebas, en la medida de lo posible, la misma posición relativa que en el vehículo. Si el radiador, el ventilador, la tobera del ventilador, la bomba del agua o el termostato presentan en el banco de pruebas una posición diferente que en el vehículo, deberá describirse su posición en el banco de pruebas y hacerla constar en el acta de ensayo.»

b) El punto 4.1 del apéndice 1 se sustituirá por el texto siguiente:

«4.1. **Definición de los factores α_1 y α_2**

Factores por los que el par y la potencia observada deberán multiplicarse para determinar el par y la potencia de un motor, teniendo en cuenta el rendimiento de la transmisión (factor α_2), utilizados en los ensayos y a fin de determinar el par y la potencia en las condiciones atmosféricas de referencia que se especifican en el punto 4.2.1 (factor α_1).

La fórmula de corrección de la potencia es la siguiente:

$$P_0 = \alpha_1 \cdot \alpha_2 \cdot P$$

donde:

P_0 = potencia corregida (es decir, la potencia en las condiciones de referencia en el extremo del cigüeñal)

α_1 = factor de corrección de las condiciones atmosféricas de referencia

α_2 = factor de corrección del rendimiento de la transmisión

P = potencia medida (potencia durante los ensayos).»

c) El punto 4.3 del apéndice 1 se sustituirá por el texto siguiente:

«4.3. **Determinación de los factores de corrección**

4.3.1. *Determinación del factor α_2*

— Cuando el punto de medición sea la salida del cigüeñal, dicho factor será igual a 1.

— Cuando el punto de medición no sea la salida del cigüeñal, este factor se calculará mediante la fórmula:

$$\alpha_2 = \frac{1}{\eta_t}$$

donde η_t es el rendimiento de la transmisión situada entre el cigüeñal y el punto de medición. Dicho rendimiento de transmisión η_t se determinará por el producto (multiplicación) del rendimiento η_j de cada uno de los componentes de la transmisión:

$$\eta_t = \eta_1 \cdot \eta_2 \cdot \dots \cdot \eta_j$$

El rendimiento η_j de cada uno de los componentes de la transmisión se proporciona en el cuadro siguiente.

Tipo		Rendimiento
Engranaje	Dentado recto	0,98
	Dentado helicoidal	0,97
	Dentado cónico	0,96
Cadena	De rodillos	0,95
	Silenciosa	0,98

Tipo		Rendimiento
Correa	Dentada	0,95
	Trapezoidal	0,94
Acoplador o convertidor hidráulico	Acoplador hidráulico (1)	0,92
	Convertidor hidráulico (1)	0,92

(1) Cuando no esté bloqueado.

4.3.2. Determinación del factor α_1

4.3.2.1. Definición de las características T y Ps de los factores de corrección α_1

T = temperatura absoluta del aire aspirado

Ps = presión atmosférica del aire seco en kilopascales (kPa) (es decir, presión barométrica total menos presión del vapor del agua)

4.3.2.2. Factor α_1

El factor de corrección α_1 se obtiene del modo siguiente:

$$\alpha_1 = \left(\frac{99}{P_s} \right)^{1,2} \cdot \left(\frac{T}{298} \right)^{0,6}$$

Esta fórmula sólo se aplicará si:

$$0,93 \leq \alpha_1 \leq 1,07$$

Si se sobrepasan los valores límite, el valor corregido obtenido y las condiciones del ensayo (temperatura y presión) se harán constar con exactitud en el acta de ensayo.

El ensayo podrá realizarse en una cámara climática en la que puedan controlarse las condiciones atmosféricas.»

d) Se suprimirán los puntos 4.4 y 4.5 del apéndice 1.

e) En el punto 6.1 del apéndice 1, los términos «1,5 %» se sustituirán por los términos «3 %»

f) La primera frase de la nota 3 a pie del cuadro 1 del punto 3.1.2 del apéndice 2 se sustituirá por el texto siguiente:

«El radiador, el ventilador, la tobera del ventilador, la bomba del agua y el termostato deberán ocupar en el banco de pruebas, en la medida de lo posible, la misma posición relativa que en el vehículo. Si el radiador, el ventilador, la tobera del ventilador, la bomba del agua o el termostato presentan en el banco de pruebas una posición diferente que en el vehículo, deberá describirse su posición en el banco de pruebas y hacerla constar en el acta de ensayo.»

g) El punto 4.1 del apéndice 2 se sustituirá por el texto siguiente:

«4.1. Definición de los factores α_1 y α_2

Factores por los que el par y la potencia observada deberán multiplicarse para determinar el par y la potencia de un motor, teniendo en cuenta el rendimiento de la transmisión (factor α_2), utilizados en los ensayos y a fin de determinar el par y la potencia en las condiciones atmosféricas de referencia que se especifican en el punto 4.2.1 (factor α_1).

La fórmula de corrección de la potencia es la siguiente:

$$P_0 = \alpha_1 \cdot \alpha_2 \cdot P$$

donde:

P_0 = potencia corregida (es decir, la potencia en las condiciones de referencia en el extremo del cigüeñal)

α_1 = factor de corrección de las condiciones atmosféricas de referencia

α_2 = factor de corrección del rendimiento de la transmisión

P = potencia medida (potencia durante los ensayos).»

h) La primera frase de la nota 5 a pie del cuadro 1 del punto 3.1.3 del apéndice 3 se sustituirá por el texto siguiente:

«El radiador, el ventilador, la tobera del ventilador, la bomba del agua y el termostato deberán ocupar en el banco de pruebas, en la medida de lo posible, la misma posición relativa que en el vehículo. Si el radiador, el ventilador, la tobera del ventilador, la bomba del agua o el termostato presentan en el banco de pruebas una posición diferente que en el vehículo, deberá describirse su posición en el banco de pruebas y hacerla constar en el acta de ensayo.»

i) El punto 4.1 del apéndice 3 se sustituirá por el texto siguiente:

«4.1. **Definición de los factores α_d y α_2**

Factores por los que el par y la potencia observada deberán multiplicarse para determinar el par y la potencia de un motor, teniendo en cuenta el rendimiento de la transmisión (factor α_2), utilizados en los ensayos y a fin de determinar el par y la potencia en las condiciones atmosféricas de referencia que se especifican en el punto 4.2.1 (factor α_d).

La fórmula de corrección de la potencia es la siguiente:

$$P_0 = \alpha_d \cdot \alpha_2 \cdot P$$

donde:

P_0 = potencia corregida (es decir, la potencia en las condiciones de referencia en el extremo del cigüeñal)

α_d = factor de corrección de las condiciones atmosféricas de referencia

α_2 = factor de corrección del rendimiento de la transmisión (véase el punto 4.3.1 del apéndice 2)

P = potencia medida (potencia durante los ensayos).»

j) En el punto 4.4 del apéndice 3, el título se sustituirá por el texto siguiente:

«4.4. **Determinación del factor de corrección α_d (1)**»
