

§ 24. Directiva del Consejo de 21 de diciembre de 1976 (77/95/CEE), relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre taxímetros (DOL núm. 26, de 31 de enero de 1977)

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo ¹,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ²,

Considerando que, en los Estados miembros, tanto la fabricación como las modalidades de control de los taxímetros están sometidos a disposiciones imperativas que difieren de un Estado miembro a otro, lo que obstaculiza, en consecuencia, los intercambios de tales instrumentos, y que es necesario, por consiguiente, proceder a la aproximación de dichas disposiciones;

Considerando que la Directiva 71/316/CEE del Consejo, de 26 de julio de 1971, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las disposiciones comunes a los instrumentos de medida y a los métodos de control metrológico ³, modificada por el Acta de adhesión ⁴, estableció los procedimientos de aprobación CEE de modelo y de primera comprobación CEE, y que, con arreglo a dicha Directiva, conviene establecer, respecto a los taxímetros, las prescripciones técnicas de fabricación y funcionamiento que deberán cumplir dichos instrumentos para poder ser importados, comercializados y utilizados libremente después de haberse sometido a los correspondientes controles y haberse provisto de las marcas y signos previstos,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1.º

La presente Directiva se aplicará a los contadores cronométricos denominados «taxímetros».

Dichos contadores se definen en el número 1.1 del Anexo.

Artículo 2.º

En el Anexo se describen los taxímetros que podrán llevar las marcas y signos CEE.

Dichos taxímetros estarán sometidos a la aprobación CEE de modelo y a la primera comprobación CEE, con arreglo a las condiciones que se definen en el número 1.2.2 del Anexo II de la Directiva 71/316/CEE, y en las condiciones a que se refiere el Anexo de la presente Directiva.

Artículo 3.º

Los Estados miembros no podrán denegar, prohibir o restringir la comercialización de los taxímetros que vayan provistos del signo de aprobación CEE de modelo y de la marca de primera comprobación parcial CEE a la que se alude en el número 3.1.1.2 del Anexo II de la Directiva 71/316/CEE.

Incumbe a las autoridades competentes de los Estados miembros, antes de la entrada en servicio de dichos instrumentos, el asegurar la ejecución de las operaciones que completen la primera comprobación CEE a las que se refiere el número 7.3 del Anexo de la presente Directiva, siempre que la regulación nacional ordene su ejecución y cuando dichas operaciones no se hayan efectuado con anterioridad.

Artículo 4.º

1. Los Estados miembros aplicarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva en un plazo de dieciocho meses a partir del día de su notificación e informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

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

Artículo 5.º

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 21 de diciembre de 1976.

¹ DO núm. C 7, de 12-1-1976, p. 38.

² DO núm. C 35, 16-2-1976, p. 12.

³ DO núm. L 202, de 6-9-1971, p. 1.

⁴ DO núm. L 73, de 27-3-1972, p. 14.

Por el Consejo, El Presidente, A.P.L.M.M. van der Stee.

ANEXO

1. TERMINOLOGÍA

1.1. Contadores cronokilométricos denominados «taxímetros».

Los contadores cronokilométricos, denominados en adelante «taxímetros», son instrumentos que, teniendo en cuenta las características del vehículo en el que se instalan y las tarifas para las que están regulados, calculan automáticamente e indican en cualquier momento de su uso: las cantidades que deberán abonar los usuarios de los vehículos públicos denominados taxis, en función de las distancias recorridas y, por debajo de una determinada velocidad, el tiempo durante el que se ocupa el vehículo, excluyendo los diversos suplementos cuya percepción pueda ser autorizada por reglamentos locales en vigor en los Estados miembros.

Respecto a los taxímetros que estén equipados con dispositivos electrónicos en su cadena de medición, se completará el presente Anexo según el procedimiento a que se refiere al artículo 17 de la Directiva 71/316/CEE. Entre tanto, los taxímetros electrónicos no podrán obtener la aprobación CEE de modelo.

1.2. Términos especiales.

La indicación del taxímetro dependerá, prescindiendo de la posición de la tarifa, de la constante k del instrumento y de un coeficiente característico w del vehículo en que se instale el instrumento. Dicho coeficiente es función de la circunferencia efectiva u de las ruedas del vehículo y de la relación de transmisión del número de vueltas de las ruedas con el número de vueltas de la pieza de que vaya provisto el vehículo para su conexión con el taxímetro.

1.2.1. Constante K del taxímetro.

La constante k del taxímetro es una magnitud característica que indica la clase y el número de señales que deberá recibir el instrumento para proporcionar una indicación correcta que corresponda a una determinada distancia recorrida.

La constante k se expresará:

- a) en vueltas por kilómetro (vl/km) o
- b) en impulsos por kilómetros (imp/km),

según que la información referente a la distancia recorrida por el vehículo llegue al taxímetro en forma de un número de revoluciones de su eje de mando (eje motor situado a la entrada del instrumento) o en forma de señales eléctricas.

1.2.2. Coeficiente característico w del vehículo.

El coeficiente característico w de un vehículo es una magnitud que indica la clase y el número de señales dirigidas al mando del taxímetro y que aparecen en la pieza correspondiente de que va dotado el vehículo respecto a una determinada distancia recorrida.

El coeficiente w se expresará:

- a) en vueltas por kilómetro (vl/km) o
 - b) en impulsos por kilómetros (imp/km),
- según que la información sobre la distancia recorrida por el vehículo aparezca en forma del número de vueltas de la pieza de mando del taxímetro o en forma de señales eléctricas.

Dicho coeficiente variará en función de varios factores, en particular, del desgaste y la presión de los neumáticos, la carga del vehículo y las condiciones de su desplazamiento; y deberá determinarse en las condiciones normales de prueba de los vehículos (número 1.2.7).

1.2.3. Circunferencia efectiva u de las ruedas.

La circunferencia efectiva u de la rueda del vehículo que pone en funcionamiento directa o indirectamente el taxímetro es la distancia recorrida por el vehículo cuando se produce una rotación completa de la rueda. Cuando sean dos las ruedas que pongan en funcionamiento el taxímetro, la circunferencia efectiva será la media de la circunferencia efectiva de cada una de las dos ruedas, y se expresará en milímetros.

La circunferencia efectiva u están en correlación con el coeficiente característico w del vehículo (número 1.2.2); por esta razón, la circunferencia u , en caso de que sea necesario conocerla, se determinará también de acuerdo con las condiciones a que se refiere el número 1.2.7.

1.2.4. Dispositivo de adaptación.

Este dispositivo está destinado a ajustar el coeficiente característico w del vehículo a la constante k del taxímetro.

1.2.5. Amplitud de los errores admisibles en las indicaciones.

La extensión de los errores admisibles a que se alude en el punto 5 sólo se referirá al instrumento del vehículo considerado aisladamente (errores propios del instrumento). En la comprobación de errores, los valores verdaderos (punto 5) aplicables se determinarán en función de la constante k y de las tarifas para las que se ha regulado el instrumento.

De dicha extensión se obtendrá la desviación máxima entre las indicaciones máxima y mínima.

1.2.6. Velocidad de cambio de funcionamiento.

Dicha velocidad es aquella a la que el funcionamiento del dispositivo indicador del taxímetro

pasa de la base «tiempo» a la base «distancia recorrida», o al revés, y se obtiene dividiendo la tarifa «tiempo» por la tarifa «distancia».

1.2.7. Condiciones normales de prueba del vehículo (en particular para la determinación de su coeficiente característico).

Se cumplirán las condiciones normales de prueba del vehículo cuando:

a) los neumáticos montados sobre la rueda o ruedas que arrastran el taxímetro sean del modelo cuya circunferencia efectiva u corresponda a la que sirvió para determinar el coeficiente característico w (dichos neumáticos deberán hallarse en buen estado y haber sido inflados a la presión correcta);

b) la carga del vehículo sea de 150 kg aproximadamente. Por convención, dicha carga corresponde al peso de dos personas adultas, incluyendo el conductor;

c) el vehículo se desplace, por efecto de su motor, en terreno llano y horizontal, en línea recta, a una velocidad de 40 km/h \pm 5 km/h.

Cuando las pruebas se realicen en distintas condiciones (pesos diferentes; velocidad diferente, por ejemplo, velocidad de andadura; prueba en banco), se introducirán en los resultados los coeficientes de corrección necesarios a fin de reducir su valor al que se habría obtenido en las condiciones normales de prueba definidas con anterioridad.

2. UNIDADES DE MEDIDA

Las unidades de medida que se indican a continuación son las únicas que se autorizarán para expresar las indicaciones que proporcionen o indiquen los taxímetros:

— el metro o el kilómetro, respecto a la distancia. No obstante, hasta que expire el período transitorio durante el que se autoriza en la Comunidad el empleo de unidades de medida del sistema imperial a que se refieren los capítulos C y D del Anexo de la Directiva 71/354/CEE del Consejo, de 18 de octubre de 1971, relativa a las unidades de medida¹ modificada en último término por la Directiva 76/770/CEE², en caso de que así lo deseen el Reino Unido o Irlanda, las distancias podrán expresarse, en dichos Estados, en yardas o en millas;

— el segundo, el minuto o la hora, respecto al tiempo.

El precio de la carrera deberá expresarse en unidades monetarias legales del país en que esté matriculado el vehículo.

3. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

3.1. Dispositivo de medición-dispositivo calculador.

3.1.1. El taxímetro deberá calcular e indicar el precio del viaje únicamente en función:

a) de la distancia recorrida (funcionamiento en función de la distancia recorrida), cuando el vehículo ruede a una velocidad superior a la del cambio de funcionamiento;

b) del tiempo (funcionamiento en función del tiempo) cuando el vehículo ruede a una velocidad inferior a la del cambio de funcionamiento o cuando esté parado.

3.1.2. El funcionamiento en función a la distancia recorrida deberá realizarse por medio de las ruedas; no obstante, la marcha atrás no deberá producir una disminución en la indicación del precio o de la distancia recorrida.

El funcionamiento en función del tiempo deberá producirse mediante un mecanismo de relojería que sólo se podrá poner en marcha cuando se manibre el dispositivo de mando del taxímetro.

Cuando dicho mecanismo funcione manualmente, deberá funcionar durante ocho horas como mínimo sin volver a dársele cuerda, o durante dos horas si se le diere cuerda en cada maniobra manual anterior a la puesta en funcionamiento del taxímetro.

Cuando el mecanismo de relojería funcione eléctricamente, el proceso deberá ser automático.

El mecanismo eléctrico deberá poder funcionar en cualquier momento.

3.1.3. Durante el funcionamiento en función de la distancia recorrida y respecto a cada una de las posiciones de la tarifa, el primer cambio de indicación deberá producirse después de recorrer la distancia inicial que se fije en los reglamentos de tarifas de los diferentes Estados miembros. Los intervalos consecutivos del indicador deberán corresponder a distancias iguales entre sí.

Durante el funcionamiento en función del tiempo y respecto a cada una de las posiciones de la tarifa, el primer cambio de indicación deberá producirse después del tiempo inicial que se fije en los reglamentos de tarifas de los diferentes Estados miembros. Los intervalos consecutivos del indicador deberán corresponder a tiempos iguales entre sí.

Cuando no se dé cambio de funcionamiento, la relación entre la distancia inicial y la distancia correspondiente a los intervalos, cualquiera que sea

¹ DO núm. L 243, de 29-10-1971, p. 29.

² DO núm. L 262, de 27-9-1976, p. 204.

la posición de tarifa que se utilice, deberá ser igual a la relación entre el tiempo inicial y el tiempo correspondiente a los intervalos consecutivos.

3.1.4. El dispositivo de adaptación deberá estar construido de manera que la apertura de la caja no permita el acceso a los restantes órganos del taxímetro.

3.1.5. El taxímetro deberá estar diseñado de manera que se pueda modificar fácilmente, en caso de necesidad, el dispositivo calculador, a fin de atenderse a los cambios que impongan los reglamentos de tarifas de los diferentes Estados miembros.

Cuando el número de posiciones de tarifa del apartado sea superior al número de tarifas vigentes, los taxímetros deberán calcular y señalar, en todas las posiciones sobrantes, un precio basado en una de las tarifas autorizadas por los reglamentos de los diferentes Estados miembros.

3.2. Dispositivo de mando.

3.2.1. Los elementos del taxímetro sólo deberán poderse poner en movimiento cuando se accione el dispositivo de mando en una de las siguientes posiciones autorizadas:

3.2.2. Posición «libre»

En la posición «libre»:

a) el taxímetro no deberá indicar ningún precio a pagar, o deberá indicar «cero». No obstante, el taxímetro podrá indicar el importe correspondiente a la bajada de bandera en los Estados miembros en los que se utilice indicación en la fecha de adopción de la presente Directiva;

b) el funcionamiento en función de la distancia recorrida y en función del tiempo no deberá producir ningún efecto sobre el dispositivo que señala el precio a pagar;

c) la ventanilla correspondiente a los suplementos eventuales (número 3.3.7) deberá estar vacía o indicar «cero».

3.2.3. Otras posiciones.

El dispositivo de mando deberá permitir que el taxímetro, partiendo de la posición «libre», pueda ponerse sucesivamente en las siguientes posiciones de funcionamiento:

a) en las diferentes posiciones de tarifas, según un orden creciente de tarifas, o de acuerdo con cualquier otro orden que autoricen los reglamentos de los diferentes Estados miembros; en dichas posiciones, deberá conectarse el funcionamiento en función del tiempo y en función de la distancia recorrida, así como el indicador eventual de suplementos.

b) en la posición «a pagar» que indica el importe final de la cantidad que se deba abonar, independientemente de los suplementos. En dicha posición, el funcionamiento en función del tiempo deberá desconectarse, y el funcionamiento en función de la dis-

tancia recorrida deberá conectarse a la tarifa autorizada por los diferentes Estados miembros.

3.2.4. Accionamiento del dispositivo de mando.

El accionamiento del dispositivo de mando quedará sujeto a las restricciones siguientes:

a) a partir de una posición cualquiera de la tarifa, el taxímetro no podrá ponerse de nuevo en la posición «libre» sin pasar por la posición «a pagar». No obstante, deberá seguir siendo posible el paso de una posición de tarifa a otra;

b) a partir de la posición «a pagar», el taxímetro no podrá ponerse de nuevo en cualquier posición de tarifa sin pasar por la posición «libre»;

c) sólo se podrá efectuar un cambio de posición de tarifa pasando por la posición «libre» cuando se cumplan correctamente las condiciones que se exigen para el dispositivo de mando en dicha posición (número 3.2.2), en el momento de pasar por ella;

d) deberá ser imposible colocar el dispositivo de mando de forma que el taxímetro permanezca en posiciones distintas a las anteriormente referidas.

3.2.5. Disposiciones especiales.

Con independencia de las prescripciones precedentes, podrán también efectuarse automáticamente las conmutaciones entre las diferentes posiciones de tarifa en función de la distancia recorrida o del tiempo de ocupación del vehículo, con arreglo a los reglamentos de tarifas de los diferentes Estados miembros.

3.3. Dispositivo indicador.

3.3.1. El cuadrante del taxímetro deberá estar construido de manera que el usuario pueda leer fácilmente las indicaciones que le afecten, tanto de día como de noche.

3.3.2. La cantidad que se deba abonar, independientemente de los suplementos eventuales, deberá conocerse por la simple lectura de una indicación formada por cifras alineadas, cuya altura mínima será de 10 mm.

Cuando se ponga en marcha el aparato a partir de la posición «libre», mediante el accionamiento del dispositivo de mando, aparecerá una cantidad fija correspondiente a la bajada de bandera.

La indicación de precio avanzará a continuación en forma discontinua por intervalos sucesivos de valor monetario constante.

3.3.3. El taxímetro deberá estar provisto de un dispositivo que indique en todo momento en el cuadrante que la posición de funcionamiento está conectada, con arreglo a las prescripciones nacionales.

3.3.4. El taxímetro deberá estar diseñado de manera que permita instalar un dispositivo repeti-

dor del dispositivo de mando que indique en el exterior del vehículo la posición de funcionamiento o la tarifa utilizada.

Dicho dispositivo repetidor no deberá alterar en ningún caso el correcto funcionamiento del instrumento, ni permitir el acceso al mecanismo a las conexiones del taxímetro.

3.3.5. Cuando las indicaciones obligatorias no aparezcan en cifras o en letras autoluminosas, el taxímetro deberá incluir un dispositivo para iluminar dichas indicaciones, no deslumbrante, pero de intensidad suficiente para permitir una lectura fácil.

La sustitución de las fuentes luminosas de dichos dispositivos deberá poder efectuarse sin abrir las partes precintadas del aparato.

3.3.6. El taxímetro deberá poder incluir los totalizadores que impongan o autoricen los reglamentos nacionales y, en particular, los contadores que indiquen:

- a) la distancia total recorrida por el vehículo;
- b) la distancia total recorrida con carga;
- c) el número total de bajadas de bandera;
- d) el número de pasos de intervalos de precio (saltos).

Dichos contadores deberán cumplir correctamente las funciones a las que están destinados, y deberán expresar su indicación en cifras alineadas, con una altura mínima aparente de 4 mm.

3.3.7. El taxímetro deberá poder incluir un indicador de suplementos que satisfaga las prescripciones nacionales, sea independiente del precio y regrese automáticamente a cero en la posición «libre».

Dichos suplementos deberán indicarse mediante cifras alineadas de una altura mínima aparente de 8 mm, que no podrá exceder la de las cifras que indiquen el precio del viaje.

3.4. Dispositivos complementarios facultativos.

El taxímetro podrá estar provisto además de dispositivos complementarios como, por ejemplo:

- a) contadores de control que interesen al poseedor del vehículo;
- b) marcador en tarjetas o bandas impresas que indique los precios que deben abonarse.

La instalación y funcionamiento de tales dispositivos no deberán influir en el correcto funcionamiento del taxímetro propiamente dicho.

3.5. Construcción.

3.5.1. Los taxímetros deberán ser resistentes y estar correctamente contruidos.

Sus partes básicas deberán estar fabricadas con materiales que garanticen una resistencia y estabilidad suficientes.

3.5.2. La caja del taxímetro y la del dispositivo de adaptación, si este último fuere exterior a la caja del taxímetro, así como las fundas de los órganos de transmisión, deberán fabricarse de manera que los órganos básicos del mecanismo no resulten accesibles desde el exterior y estén protegidos contra el polvo y la humedad.

No deberá poderse acceder a los órganos de regulación sin deterioro de los precintos de garantía (punto 6).

4. INSCRIPCIONES

4.1. Inscripciones generales e identificación.

Los taxímetros deberán llevar inscritas en el cuadrante o en una placa precintada, de manera que resulten fácilmente visibles y legibles en las condiciones normales de instalación, las indicaciones siguientes:

- a) el nombre y dirección del fabricante o su marca;
- b) la designación del modelo del instrumento, su número y el año de fabricación;
- c) el signo de aprobación CEE de modelo;
- d) su constante k (expresada con una imprecisión relativa no superior al 0,2 %)

Los taxímetros deberán tener reservados lugares en los que se pueda:

- a) mencionar, en caso necesario, las indicaciones complementarias referentes al aparato o al vehículo, con arreglo a las prescripciones de los reglamentos nacionales;
- b) estampar, además de la marca de la primera comprobación parcial CEE, las demás marcas que en su caso establezcan las regulaciones nacionales.

4.2. Inscripciones especiales.

4.2.1. Cerca de las ventanillas de todos los dispositivos indicadores deberá constar el significado de los valores indicados en forma visible, legible e inequívoca.

4.2.2. Al lado de la indicación del precio del viaje y de los suplementos que haya que abonar deberá figurar el nombre o el símbolo de la unidad monetaria.

5. AMPLITUD DE LOS ERRORES ADMISIBLES DE LAS INDICACIONES

Para el control en banco de pruebas de un taxímetro en condiciones de ser instalado y provisto de sus accesorios, el valor (convencionalmente) verdadero de las magnitudes medidas será el

que se deduzca del valor de k que se expresa en el aparato y de la tarifa para las que esté regulado el instrumento.

El valor verdadero de dichas magnitudes deberá estar comprendido entre las indicaciones admisibles máxima y mínima.

5.1. Durante el funcionamiento en función de la distancia recorrida, la amplitud de los errores admisibles en relación con una determinada distancia recorrida no deberá sobrepasar:

a) respecto a la distancia inicial (número 3.1.3): el 2% del valor verdadero; no obstante, cuando el tiempo inicial sea inferior a 1.000 metros, dicha amplitud será de 20 metros;

b) respecto a las distancias siguientes: el 2% del valor verdadero.

5.2. Durante el funcionamiento en función del tiempo, la amplitud de tolerancias de los errores admisibles para un tiempo determinado no deberá sobrepasar:

a) respecto a la distancia inicial (número 3.1.3): el 3% del valor verdadero; no obstante, cuando el tiempo inicial sea inferior a 10 minutos, dicho ámbito será de 18 segundos;

b) respecto a los tiempos consecutivos: el 3% del valor verdadero.

5.3. Los reglamentos nacionales precisarán si la regulación del conjunto de medición (taxímetro + vehículo) deberá efectuarse de modo que los límites de la amplitud de tolerancia de los errores admisibles estén situados simétrica o asimétricamente en relación con el error cero, el cual, en lo que se refiere al funcionamiento en función de la distancia, se relaciona con la distancia realmente recorrida por el vehículo.

6. PRECINTOS

6.1. Los elementos del taxímetro que se enumeran a continuación deberán poderse precintar con una marca de precinto:

a) la caja que encierra el mecanismo interior del taxímetro;

b) la caja del dispositivo de adaptación;

c) las fundas de los dispositivos mecánicos o eléctricos que unen la entrada del taxímetro y la pieza correspondiente de que va dotado el vehículo para el empalme del instrumento, incluyendo

las piezas separables del dispositivo de adaptación;

d) en los mecanismos eléctricos de relojería y del funcionamiento eléctrico del dispositivo de mando del taxímetro, las conexiones del cable de empalme eléctrico;

e) las placas de inscripción que en su caso sean obligatorias y el estampado de las marcas de comprobación;

f) las conexiones del cable de empalme eléctrico del dispositivo de repetición a que se refiere el número 3.3.4.

6.2. Dichos precintos, en caso de que los haya, deberán impedir el acceder a los órganos y conexiones protegidos sin deteriorar con ello alguna de las marcas de precinto.

6.3. El certificado de aprobación CEE de modelo determinará los lugares en que se colocarán los precintos y, en caso de ser necesario, la naturaleza y la forma de los dispositivos con los que se realicen los precintos.

7. PRIMERA COMPROBACIÓN CEE

7.1. Cuando se exija la comprobación completa, la primera comprobación CEE sobre un taxímetro se realizará en varias etapas.

7.2. Primera etapa:

El taxímetro obtendrá la marca de primera comprobación parcial CEE cuando:

a) su modelo haya obtenido la aprobación CEE de modelo;

b) el instrumento se atenga al modelo aprobado y lleve consignadas las inscripciones que se exigen en el número 4.1;

c) la amplitud de los errores se atenga a las prescripciones de los números 5.1 y 5.2.

7.3. Etapas posteriores: serán de la competencia de las autoridades del país en que entre en servicio el taxímetro.

Comprenderán:

— antes de la instalación en el vehículo:

a) el control de la regulación del instrumento, con arreglo a las prescripciones del número 5.3;

b) el control de la regulación de las tarifas, con arreglo a los reglamentos vigentes;

— después de la instalación en el vehículo: el control del conjunto de mediciones que se haya realizado.