31975L0443

DIRECTIVA CONSILIULUI
din 26 iunie 1975
privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la marșarierul și vitezometrul autovehiculelor

(75/443/CEE)

CONSILIUL COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene și, în special, articolul 100 al acestuia,

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Adunării parlamentare ([1]),

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social ([2]),

întrucât specificațiile tehnice pe care trebuie să le îndeplinească autovehiculele în temeiul legislațiilor naționale, privesc, *inter alia*, marșarierul și vitezometrul;

întrucât aceste specificații și, în special cele privind vitezometrul, diferă de la un stat membru la altul; întrucât este necesar ca aceleași specificații să fie adoptate de către toate statele membre, fie în completarea, fie în locul propriilor reglementări actuale, în special pentru a permite punerea în aplicare, pentru fiecare tip de vehicul, a procedurii de omologare CEE care face obiectul Directivei 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora ([3]);

întrucât apropierea legislațiilor naționale privind autovehiculele presupune recunoașterea reciprocă de către statele membre a controalelor efectuate de fiecare stat în parte pe baza dispozițiilor comune; întrucât un astfel de sistem presupune, pentru o bună funcționare, ca aceste cerințe să fie aplicate de către toate statele membre începând de la aceeași dată,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

În sensul prezentei directive, prin „vehicul” se înțelege orice autovehicul destinat circulației pe drumurile publice, cu sau fără caroserie, având cel puțin patru roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/oră, cu excepția vehiculelor care se deplasează pe șine, a tractoarelor și a mașinilor agricole, precum și a mașinilor și utilajelor destinate lucrărilor publice.

Articolul 2

Statele membre nu pot refuza acordarea omologării CEE de tip sau a omologării naționale unui vehicul din motive legate de marșarier sau vitezometru, dacă acestea corespund cerințelor din anexele I și II.

Articolul 3

Statele membre nu pot refuza înmatricularea sau interzice vânzarea, introducerea în circulație sau utilizarea vehiculelor din

([1]) JO C 5, 8.1.1975, p. 41.
([2]) JO C 47, 27.2.1975, p. 44.
([3]) JO L 42, 23.2.1970, p. 1.

motive legate de marșarier sau vitezometru, dacă acestea corespund cerințelor din anexele I și II ale prezentei directive.

Articolul 4

Statul membru care acordă omologarea de tip adoptă măsurile necesare pentru a fi informat cu privire la orice modificare a uneia dintre componentele sau caracteristicile prevăzute la anexa II punctul 2.1. Autoritățile competente ale acelui stat decid dacă prototipul modificat trebuie supus unor încercări noi și dacă este necesar un nou buletin de încercări. Dacă din aceste încercări rezultă neîncadrarea în dispozițiile prezentei directive, modificarea nu se autorizează.

Articolul 5

Statele membre în care viteza vehiculelor se măsoară, la momentul adoptării prezentei directive, în mile pe oră, sunt autorizate să solicite ca vitezometrele montate pe vehiculele puse în vânzare în țările lor să fie gradate atât în km/oră cât și în mile pe oră, până când legislația lor națională este modificată și prevede utilizarea exclusivă a unităților de măsură metrice (SI), în conformitate cu Directiva 71/354/CEE a Consiliului din 18 octombrie 1971 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la unitățile de măsură [1], astfel cum a fost modificată prin Tratatul de aderare [2].

Articolul 6

Modificările necesare pentru adaptarea specificațiilor din anexele I și II la progresul tehnic sunt adoptate în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 13 din Directiva 70/156/CEE.

Articolul 7

(1) Statele membre adoptă și publică, până la 1 aprilie 1976, dispozițiile necesare pentru a se conforma prezentei directive și informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Statele membre aplică aceste dispoziții începând cu 1 ianuarie 1977.

(2) De asemenea, de la notificarea prezentei directive, statele membre informează Comisia în timp util pentru ca aceasta să-și prezinte observațiile cu privire la cele mai importante acte cu putere de lege sau acte administrative pe care intenționează să le adopte în domeniul reglementat prin prezenta directivă.

Articolul 8

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Luxemburg, 26 iunie 1975.

Pentru Consiliu

Președintele

P. BARRY

[1] JO L 243, 29.10.1971, p. 29.
[2] JO L 73, 27.3.1972, p. 14.

ANEXA I

MARŞARIERUL

Orice vehicul trebuie să fie echipat cu un dispozitiv de mers înapoi manevrabil de pe locul conducătorului auto.

ANEXA II

VITEZOMETRUL

1. PREZENȚĂ

Orice vehicul trebuie să fie echipat cu un vitezometru. Acest echipament este facultativ pentru vehiculele dotate în serie cu aparate de control ale căror caracteristici de construcție și instalare sunt conforme cu Regulamentul (CEE) nr. 1463/70 al Consiliului din 20 iulie 1970 privind introducerea unui aparat de control în domeniul transporturilor rutiere [1].

2. DEFINIȚII

În sensul prezentei directive, se înțelege prin:

2.1. „Tip de vehicul în ceea ce privește vitezometrul", vehiculele care nu prezintă diferențe esențiale mai ales în ceea ce privește următoarele puncte:

2.1.1. pneurile cu montare normală;

2.1.2. raportul total de transmisie, inclusiv angrenajul de demultiplicare eventual (numărul de rotații la intrarea vitezometrului per turația axului principal al vitezometrului, vehiculul deplasându-se în linie dreaptă);

2.1.3. tipul (tipurile) de vitezometru; tipul este definit în funcție de toleranța mecanismului de măsurare a vitezometrului, de constanta tehnică a aparatului și de intervalul indicațiilor furnizate;

2.2. „pneuri cu montare normală", tipul (tipurile) de pneuri prevăzut(e) de constructor pentru tipul de vehicul respectiv și indicat în fișa informativă anexată la Directiva 70/156/CEE. Pneurile de zăpadă nu sunt considerate ca fiind cu montare normală;

2.3. „presiune la cald", presiunea de umflare la frig specificată de constructor mărită cu 0,2 bari;

2.4. „vitezometru", partea din aparatul destinat să indice conducătorului viteza instantanee a vehiculului.

3. CEREREA DE OMOLOGARE CEE

3.1. Cererea de omologare CEE pentru un tip de vehicul în ceea ce privește vitezometrul este prezentată de constructorul vehiculului sau de reprezentantul autorizat al acestuia.

3.2. Aceasta este însoțită de documentele menționate în continuare, în trei exemplare, și de indicațiile următoare:

3.2.1. descrierea tipului de vehicul în ceea ce privește vitezometrul;

3.2.2. indicarea tipului sau tipurilor de pneuri cu montare normală;

3.2.3. indicele propriu al vitezometrului.

3.3. Trebuie să se prezinte autorității de inspecție tehnică responsabilă cu încercările de omologare un vehicul reprezentativ pentru tipul de vehicul care urmează să fie omologat, pentru încercarea prevăzută la punctul 5.

4. SPECIFICAȚII

4.1. Afișajul vitezometrului trebuie să se situeze în câmpul vizual direct al conducătorului auto și trebuie să fie clar lizibil atât ziua cât și noaptea. Câmpul de măsură trebuie să fie suficient de larg pentru a include viteza maximă a tipului de vehicul indicată de constructor.

[1] JO L 164, 27.7.1970, p. 1.

4.2. Dacă vitezometrul cuprinde o scală și nu un afișaj digital, gradarea trebuie să fie clar lizibilă.

4.2.1. Gradațiile scalei trebuie să fie de 1, 2, 5 sau 10 km/h. Valorile vitezei, multipli de 20 km/h, trebuie să fie indicate pe cadran.

4.2.2. În cazul în care vitezometrul urmează să fie pus în vânzare într-un stat membru care utilizează unitățile de măsură ale sistemului imperial și în care dispozițiile tranzitorii sunt în vigoare conform articolului 5, atunci indicatorul de viteză trebuie să fie gradat și în km/h și mph (mile pe oră), gradațiile scalei trebuie să fie de 1, 2, 5 sau 10 km/h și de 1, 2, 5 sau 10 mph. Indicarea vitezei pe cadran trebuie să fie multiplu de 20 km/h și 20 mph.

4.3. Se recurge la controlul preciziei vitezometrului numai conform procedurii de încercare de mai jos:

4.3.1. vehiculul este echipat cu un tip de pneuri cu montare normală. Încercarea trebuie să fie repetată pentru fiecare tip de vitezometru prevăzut de constructor;

4.3.2. sarcina axului conducător al aparatului indicator de viteză trebuie să corespundă greutăților din anexa I punctul 2.6 la Directiva 70/156/CEE;

4.3.3. temperatura de referință a locului unde este plasat vitezometrul trebuie să fie de 23 °C ± 5 °C;

4.3.4. la fiecare încercare, presiunea pneurilor trebuie să fie presiunea la cald definită la punctul 2.3;

4.3.5. vehiculul este încercat la următoarele trei viteze: 40 km/h, 80 km/h și 120 km/h sau 80 % din viteza maximă specificată de constructor, dacă aceasta din urmă este inferioară vitezei de 150 km/h;

4.3.6. aparatura de control utilizată pentru măsurarea vitezei reale a vehiculului nu trebuie să aibă o marjă de eroare mai mare de ± 1 %;

4.3.6.1. în cazul utilizării unei piste de încercări, aceasta trebuie să prezinte o suprafață plană, uscată și cu suficientă aderență.

4.4. Viteza indicată nu trebuie niciodată să fie inferioară vitezei reale. La valorile de încercare specificate la punctul 4.3.5 și la aceste valori, trebuie să existe între viteza V_1 citită pe cadranul indicatorului de viteză, și viteza reală V_2, următoarea relație: $0 \leq V_1 - V_2 \leq \frac{V_2}{10} + 4$ km/h.