31974L0061

DIRECTIVA CONSILIULUI
din 17 decembrie 1973
privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de protecție împotriva utilizării neautorizate a autovehiculelor

(74/61/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*, dispozitivul de protecție contra utilizării neautorizate;

întrucât aceste specificații diferă de la un stat membru la altul; întrucât este așadar necesar să fie adoptate aceleași specificații de către toate statele membre, fie în completarea, fie în locul reglementărilor actuale ale acestora, în special pentru a permite aplicarea, în cazul fiecărui tip de vehicul, a procedurii de omologare CEE care face obiectul Directivei Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea autovehiculelor și a remorcilor acestora [3];

întrucât, în ceea ce privește specificațiile tehnice, este necesar să fie reluate în principal acelea adoptate de către Comisia Economică pentru Europa a ONU în Regulamentul nr. 18 („Specificații uniforme de omologare a vehiculelor în ceea ce privește protecția acestora contra utilizării neautorizate") [4] care este anexat la Acordul din 20 martie 1958 privind adoptarea condițiilor uniforme de omologare și recunoașterea reciprocă a omologării echipamentelor și componentelor de autovehicule,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

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

Articolul 2

Statele membre nu pot refuza acordarea omologării CEE de tip sau a omologării naționale unui vehicul din motive legate de dispozitivul de protecție contra utilizării neautorizate, dacă acesta corespunde cerințelor din anexa I.

Articolul 3

Statele membre nu pot refuza sau interzice vânzarea, înmatricularea, introducerea în circulație sau utilizarea vehiculelor din motive legate de dispozitivul de protecție față de o utilizare neautorizată, dacă acesta corespunde cerințelor din anexa I.

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 I punctul 2.2. 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.

---

(1) JO C 112, 27.10.1972, p. 16.
(2) JO C 60, 26.7.1973, p. 12.
(3) JO L 42, 23.2.1970, p. 1.
(4) Document CEE de la Geneva E/CEE-ONU/324 – E/CEE-ONU/TRANS/505/Rev. Add. 17.

Articolul 5

Modificările necesare pentru adaptarea specificațiilor din anexele I și II la progresul tehnic se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 13 din Directiva Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora.

Articolul 6

(1) Statele membre pun în aplicare dispozițiile necesare pentru a se conforma prezentei directive în termen de 18 luni de la notificarea sa și informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

(2) Statele membre asigură comunicarea către Comisie a textelor principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat prin prezenta directivă.

Articolul 7

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 17 decembrie 1973.

Pentru Consiliu

Președintele

I. NØRGAARD

ANEXA I ([1])

PREZENTARE, DEFINIȚII, CEREREA DE OMOLOGARE CEE, OMOLOGAREA CEE, SPECIFICAȚII GENERALE, SPECIFICAȚII INDIVIDUALE

1. PREZENTARE

Orice vehicul din categoriile M_1 și N_1 (definite în anexa I la Directiva din 6 februarie 1970) trebuie să fie echipat cu un dispozitiv de protecție contra utilizării neautorizate. Echiparea cu acest dispozitiv a vehiculelor din altă categorie este facultativă.

2. DEFINIȚII

În sensul prezentei directive, se înțelege prin:

(2.1.)

2.2. „tip de vehicul", în ceea ce privește protecția acestuia contra utilizării neautorizate, autovehiculele care nu prezintă diferențe esențiale între ele, aceste diferențe putând apărea în special în următoarele cazuri:

2.2.1. desemnarea tipului de vehicul de către constructor,

2.2.2. dispunerea și construcția elementului sau elementelor vehiculului asupra cărora acționează dispozitivul de protecție,

2.2.3. tipul de dispozitiv de protecție;

2.3. „dispozitiv de protecție", ansamblul elementelor destinate să prevină utilizarea neautorizată a vehiculului. Dispozitivul de protecție este constituit prin combinarea unui dispozitiv care împiedică pornirea motorului prin acționare normală cu unul din următoarele dispozitive:

— dispozitiv care acționează asupra direcției

— dispozitiv care acționează asupra levierului schimbătorului de viteză;

— dispozitiv care acționează asupra transmisiei;

— dispozitiv care împiedică funcționarea motorului;

2.3.1. nu sunt considerate „dispozitive de protecție" dispozitivele care împiedică doar deblocarea frânelor vehiculului;

(2.4.)

2.5. „dispozitiv de conducere", volanul direcției, coloana volanului și elementele anexe ale acesteia, arborele de direcție, caseta de direcție, precum și celelalte elemente destinate să disipeze energia în cazul lovirii volanului.

3. CEREREA DE OMOLOGARE CEE

3.1. Cererea de omologare a unui tip de vehicul în ceea ce privește dispozitivul de protecție contra utilizării neautorizate se prezintă de către constructorul vehiculului sau de mandatarul acestuia.

3.2. Ea este însoțită de documentele menționate în continuare, în trei exemplare și de următoarele informații:

([1]) Textul din prezenta anexă este, în esență, analog cu cel din Regulamentul nr. 18 al Comisiei Economice pentru Europa a ONU; în special subpunctele sunt aceleași; de aceea, dacă un punct din Regulamentul nr. 18 nu are corespondent în prezenta directivă, numărul acestuia este indicat în paranteză pentru referință.

3.2.1. descrierea detaliată a tipului de vehicul în ceea ce privește dispunerea și construcția comenzii sau a organului asupra căruia acționează dispozitivul de protecție;

3.2.2. desene cu dispozitivul de protecție și cu montarea acestuia pe vehicul, la o scală corespunzătoare și suficient de detaliate;

3.2.3. descrierea tehnică a acestui dispozitiv.

3.3. Autorității de inspecție tehnică care răspunde de încercările de omologare trebuie să i se prezinte:

3.3.1. un vehicul reprezentativ pentru tipul care urmează a fi omologat,

3.3.2. la cererea autorității de inspecție tehnică menționat anterior, componente ale vehiculului pe care acesta le consideră esențiale pentru verificările menționate la punctele 5 și 6.

4. OMOLOGAREA CEE

(4.1.)

(4.2.)

4.3. La fișa de omologare CEE este anexată o fișă ca aceea din modelul prezentat în anexa II.

(4.4.)

(4.4.1.)

(4.4.2.)

(4.5.)

(4.6.)

5. SPECIFICAȚII GENERALE

5.1. Dispozitivul de protecție trebuie să fie realizat astfel încât să fie necesară scoaterea lui din funcțiune:

5.1.1. pentru pornirea motorului prin acționare normală,

5.1.2. pentru conducerea sau deplasarea vehiculului înainte prin mijloace proprii.

5.2. Atunci când dispozitivul este în funcțiune, părțile acestuia care sunt necesare pentru a satisface condiția de la punctul 5.1.2 nu trebuie să poată fi neutralizate prin mijloace rudimentare.

5.3. Este necesar ca pornirea motorului să nu poată fi efectuată și cerințele prevăzute la punctul 5.1. să nu poată fi îndeplinite decât prin acționarea unei singure chei, care să se potrivească la o singură închizătoare; cu excepția cazului prevăzut la punctul 6.1.6, este necesar ca această cheie să nu poată fi complet retrasă din închizătoare fără ca dispozitivul de protecție menționat la punctul 5.1 să fie pus în funcțiune sau armat.

5.4. Este necesar ca dispozitivul de protecție menționat la punctul 5.1 să fie astfel proiectat încât să fie imposibil de deschis, de scos din funcțiune sau de distrus în mod rapid și fără să atragă atenția.

5.5. Dispozitivul de protecție trebuie să fie un echipament montat permanent pe vehicul. Este necesar ca el să fie astfel fixat încât, odată blocat, să nu poată fi demontat decât cu unelte speciale, chiar dacă au fost îndepărtate diferitele garnituri. Atunci când dispozitivul de protecție poate fi neutralizat prin demontarea anumitor șuruburi, este necesar ca aceste șuruburi, dacă sunt demontabile, să fie acoperite cu părți ale dispozitivului de protecție atunci când acesta este blocat.

5.6. Este necesar ca încuietoarea să fie asamblată solid la dispozitivul de protecție.

5.7. Este necesar ca încuietorile utilizate să conțină cel puțin 1 000 de combinații diferite, ceea ce înseamnă că o cheie care corespunde unei anumite combinații nu trebuie să poată deschide în medie mai mult de o încuietoare din 1 000. Este necesar ca, pentru același tip de vehicul, frecvența de utilizare a unei anumite combinații să fie de aproximativ 1 la 1 000.

5.8. Este necesar ca dispozitivele de protecție să fie astfel proiectate încât să nu apară riscul, atunci când vehiculul se află în mișcare, de producere a unor blocaje accidentale care să poată afecta securitatea acestuia.

5.9. Dacă funcționarea dispozitivului de protecție necesită utilizarea unei surse de energie alta decât cea a conducătorului auto, este necesar ca aceasta să nu fie utilizată decât pentru comanda de blocare sau de deblocare a dispozitivului. Este necesar ca menținerea dispozitivului de protecție în poziție să fie asigurată prin mijloace strict mecanice.

5.10. Dispozitivul de protecție poate conține un dispozitiv extern de alarmă acustică suplimentară acționat în caz de tentativă de deschidere, de scoatere din funcțiune printr-o metodă alta decât cu cheia prevăzută în mod normal sau de distrugere a dispozitivului de protecție: este necesar ca semnalele emise să fie scurte și să se întrerupă automat după 30 secunde cel mult pentru a nu se mai activa decât la o nouă punere în funcțiune. De asemenea, este necesar ca semnalul să fie emis de alarma montată în mod normal pe vehicul.

(5.10.1)

(5.10.2.)

6. SPECIFICAȚII INDIVIDUALE

Pe lângă specificațiile generale prevăzute la punctul 5, dacă dispozitivul de protecție este unul din cele care acționează asupra direcției, a transmisiei sau a levierului schimbătorului de viteze, este necesar ca acesta să respecte condițiile speciale prevăzute mai jos pentru acest tip de aparate.

6.1. **Dispozitiv de protecție care acționează asupra direcției**

6.1.1. Dispozitivul de protecție care acționează asupra direcției trebuie să o blocheze.

6.1.2. Este necesar să nu se poată produce un blocaj accidental al direcției atunci când cheia se află în încuietoarea dispozitivului de protecție, chiar dacă dispozitivul care împiedică pornirea motorului este în funcțiune sau armat.

6.1.3. Este necesar ca, la autovehiculele echipate cu motor alimentat cu benzină, contactul de aprindere să nu poată fi acționat, iar la autovehiculele echipate cu motor diesel pornirea prin comanda normală a vehiculelor să nu poată fi efectuată decât după deblocarea unui dispozitiv de închidere care acționează asupra direcției.

6.1.4. Atunci când dispozitivul de protecție este armat, în nici un caz nu trebuie să fie împiedicată funcționarea zăvorului.

6.1.5. Este necesar ca distanța până la care ajunge zăvorul să fie destul de mare pentru a garanta eficacitatea dispozitivului de protecție, chiar și la un anumit grad de uzură.

6.1.6. Atunci când dispozitivul de protecție comportă o altă poziție decât cea care asigură blocarea direcției și în care poate fi scoasă cheia, este necesar ca el să fie proiectat astfel încât manevra care constă în obținerea acestei poziții și scoaterea cheii să nu poată fi efectuată accidental.

6.1.7. Este necesar ca dispozitivul de protecție să poată rezista, fără o deteriorare a dispozitivului de conducere care poate afecta siguranța, la aplicarea, în ambele sensuri și în condiții statice, a unui cuplu de 19,6 mdaN, al cărui moment este paralel cu axul volanului direcției.

6.2. **Dispozitivul de protecție care acționează asupra transmisiei**

Dispozitivul de protecție care acționează asupra transmisiei trebuie să împiedice rotirea roților motoare ale vehiculului.

6.3. **Dispozitivul de protecție care acționează asupra schimbătorului de viteze**

6.3.1. Dispozitivul de protecție care acționează asupra schimbătorului de viteze trebuie să poată împiedica orice schimbare de viteză.

6.3.2. Pentru cutiile de viteze manuale, este necesar ca levierul de viteză să nu poată fi blocat decât în următoarele poziții: mers înapoi plus punct mort sau numai mers înapoi.

6.3.3. Pentru cutiile de viteze automate, este necesar ca blocarea să nu fie făcută decât în poziția „parcare”; este admisă o blocare suplimentară în poziția „neutru”.

(7.)

(8.)

(9.)

(10.)

(11.)

ANEXA II

Denumirea autorității competente

MODEL

COMUNICARE PRIVIND OMOLOGAREA

(sau refuzul sau retragerea omologării pentru un tip de autovehicul în ceea ce privește protecția contra utilizării neautorizate)

Nr. de omologare .....

1. Marca de fabricație sau de comerț a autovehiculului: .....
2. Tipul de vehicul: .....
3. Numele și adresa constructorului: .....
4. Numele și adresa reprezentantului autorizat al constructorului, dacă este cazul: .....

   .....
5. Descrierea sumară a dispozitivului de protecție, a montajului și a elementului vehiculului asupra căruia acesta acționează, pe lângă pornirea motorului (direcție comandată a schimbării vitezelor/transmisie/împiedicarea funcționării motorului [1]): .....

   .....

   .....
6. Vehiculul este dotat cu un dispozitiv de alarmă acustic suplimentar de tip:

   .....
7. Vehicul prezentat pentru omologare la data de: .....
8. Autoritatea de inspecție tehnică responsabilă cu încercările de omologare: .....
9. Data buletinului de încercări eliberat de acest serviciu: .....
10. Numărul procesului-verbal eliberat de acest serviciu: .....
11. Se acordă/refuză[1] omologarea privind protecția:
12. Locul: .....
13. Data: .....
14. Semnătura: .....
15. La prezenta comunicare se anexează următoarele documente care poartă numărul de omologare indicat anterior:

    ..... desene, scheme și planuri ale dispozitivului de protecție, ale montajului acestuia și ale elementelor vehiculului asupra cărora acționează;

    ..... fotografii ale dispozitivului de protecție și ale altor elemente implicate în protecția vehiculului contra utilizării neautorizate a acestuia.

---

[1] A se șterge, după caz.