370L0311

Nº L 133/10 Diario Oficial de las Comunidades Europeas 18. 6. 70

DIRECTIVA DEL CONSEJO

de 8 de junio de 1970

relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre los mecanismos de dirección de los vehículos a motor y de sus remolques

(70/311/CEE)

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de las Comunicad Económica Europa 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 las prescripciones técnicas a que deben ajustarse los vehículos a motor en virtud de las legislaciones nacionales se refieren, entre otros aspectos, a los dispositivos de dirección;

Considerando que dichas prescripciones difieren de un Estado miembro a otro; que como consecuencia de ello, es necesario que todos los Estados miembros, bien con carácter complementario o bien en sustitución de sus legislaciones actuales, adopten las mismas prescripciones con la finalidad principal de permitir, para cada tipo de vehículo, la aplicación del procedimiento de homologación CEE objeto de la Directiva del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques [3];

HA ADOPTADA LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

A los efectos de la presente Directiva, se entiende por vehículo cualquier vehículo a motor destinado a circular por carretera, con o sin carrocería, con cuatro ruedas como mínimo y una velocidad máxima por construcción superior a 25 km/h, así como sus remolques. Se exceptúan los vehículos que se desplacen sobre raíles, los tractores y máquinas agrícolas y las máquinas de obras públicas.

Artículo 2

Los Estados miembros no podrán denegar la homologación CEE ni la homologación de alcance nacional de un vehículo por motivos referentes a sus mecanismos de dirección, si éstos se ajustan a las prescripciones que figuran en el Anexo.

Artículo 3

Las modificaciones que sean necesarias para adaptar al progreso técnico las prescripciones del Anexo de adoptarán de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 13 de la Directiva del Consejo, de 6 de febrero de 1970. sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques.

Artículo 4

1. Los Estados miembros adoptarán, en un plazo de 18 meses a partir del día de su notificación, las medidas

[1] DO nº C 160 de 18. 12. 1969, p. 7.
[2] DO nº C 10 de 27. 1. 1970, p. 18.
[3] DO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1.

necesarias para cumplir las presente Directiva e informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

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

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el 8 de junio de 1970.

Por el Consejo

El Presidente

P. HARMEL

ANEXO

1. DEFINICIONES

1.1. **Mecanismo de dirección**

Por «mecanismo de dirección» se entiende el mecanismo completo cuya función es modificar la dirección de la marcha del vehículo.

El dispositivo de dirección podrá constar de:
— el mando,
— la transmisión,
— las ruedas directrices,
— en su caso, un dispositivo especial para producir la energía auxiliar o la energía independiente.

1.1.1. *Mando*

Por «mando» se entiende la pieza directamente accionada por el conductor para dirigir el vehículo.

1.1.2. *Transmisión*

1.1.2.1. Por «transmisión» se entiende, en los vehículos a motor, el conjunto de los elementos comprendidos entre el mando y las ruedas directrices, a excepción de los dispositivos especiales mencionados en el número 1.1.4. La transmisión puede ser mecánica, hidraúlica, neumática, eléctrica o combinada.

1.1.2.2. Por «transmisión» en los remolques se entiende el conjunto de los elementos que transmiten a las ruedas directrices la fuerza necesaria para conseguir el cambio de dirección en la marcha del vehículo.

1.1.3. *Ruedas directrices*

Por «ruedas directrices» se entienden las ruedas cuya dirección con respecto al vehículo puede ser modificada directa o indirectamente para conseguir el cambio de dirección en la marcha del vehículo.

1.1.4. *Dispositivo especial*

Por «dispositivo especial» se entiende la parte del mecanismo de dirección que produce la energía auxiliar o independiente. La energía auxiliar y la energía independiente pueden producirse mediante un sistema mecánico, hidráulico, neumático, eléctrico o combinado (por ejemplo, por medio de una bomba de aceite, una bomba de aire, un acumulador).

1.2. **Diferentes categorías de mecanismos de dirección**

1.2.1. Según el origen de la energía necesaria para hacer girar las ruedas directrices, se distinguen las siguientes categorías de mecanismos de dirección:

1.2.1.1. *dirección manual,* en la que esta energía la suministra exclusivamente la energía muscular del conductor;

1.2.1.2. *dirección asistida,* en la que esta energía la suministran la energía muscular del conductor y los dispositivos especiales definidos en el número 1.1.4;

1.2.1.3. *servo-dirección,* en la que esta energía la suministran exclusivamente los dispositivos especiales definidos en el número 1.1.4.

1.3. **Esfuerzo sobre el mando**

Por «esfuerzo sobre el mando» se entiende el esfuerzo desarrollado por el conductor sobre el mando para dirigir el vehículo.

2. PRESCRIPCIONES DE CONSTRUCCIÓN, DE INSTALACIÓN Y DE CONTROL

2.1. **Prescripción general**

2.1.1. El mecanismo de dirección deberá garantizar una conducción fácil y segura del vehículo si fuere necesario, se deberá equipar al vehículo con un dispositivo de dirección asistida.

2.2. **Prescripciones particulares**

2.2.1. *Mando*

2.2.1.1. El mando deberá ser fácil de asir y de manejar; deberá estar diseñado de manera que permita un giro progresivo. El sentido del movimiento del mando deberá corresponder claramente al cambio que se desee en la dirección del vehícolo.

2.2.1.2. El esfuerzo en el mando necesario para girar el volante con el fin de describir un círculo de 12 m de radio viniendo por la línea tangente no deberá sobrepasar 25 kg. En aquellos mecanismos que cuenten con dirección asistida, en caso de que falle la energía auxiliar, el esfuerzo necesario sobre el mando no deberá sobrepasar 60 kg.

2.2.1.3. Para el control de la prescripción que figura en el número 2.2.1.2 anteriormente citado, se hará describir al vehículo una espiral a una velocidad de 10 km/h partiendo de una línea recta. Hasta el momento en que el mando pase por la posición correspondiente a la inscripción del vehículo en un círculo de 12 m de radio, se sentirá un esfuerzo en el volante que no deberá superar los valores prescritos. La duración de la maniobra (tiempo transcurrido entre el momento en que el mando comienza a ser accionado y aquel en que alcanza la posición de medición) no deberá ser superior a 4 segundos en los casos normales y a 6 segundos en caso de que falle la energía auxiliar. Se deberá efectuar un giro a la derecha y otro a la izquierda.

Durante la prueba, el vehículo deberá tener el peso máximo técnicamente admisible y la distribución de ese peso entre los ejes y la presión de los neumáticos corresponderá a las indicaciones suministradas por el constructor.

2.2.2. *Transmisión*

2.2.2.1. La conducción del vehículo deberá estar asegurada incluso en caso de que fallasen total o parcialmente los órganos de transmisión hidraúlica, neumática o eléctrica.

2.2.2.2. Las transmisiones mecánicas deberán estar diseñadas de manera que respondan a las exigencias que se presenten durante el funcionamiento. Dichas transmisiones deberán ser de fácil acceso para su mantenimiento y control.

2.2.3. *Ruedas directrices*

2.2.3.1. Las ruedas directrices no tendrán que ser exclusivamente las ruedas traseras. Esta prescripción no se aplicará a los semirremolques.

2.2.3.2. Los vehículos a motor cuyas ruedas traseras sean también directrices deberán someterse a la prueba siguiente:

2.2.3.2.1. El conductor deberá poder mantenerlas en línea recta, sin maniobra anormal, por una carretera lisa y horizontal a una velocidad de 80 km/h o a la velocidad máxima por construcción cuando ésta sea inferior a 80 km/h.

2.2.3.3. Los remolques deberán someterse también a la prueba prevista en el número 2.2.3.2.1 a una velocidad de 80 km/h o a la velocidad técnicamente admisible declarada por el constructor en los casos siguiente

— cuando disponga de más de un eje equipado con ruedas directrices,

— cuando se trate de un semirremolque que tenga por lo menos un eje equipado con ruedas directrices.

2.2.4. *Dispositivos especiales*

2.2.4.1. No se admitirán los dispositivos de servo-dirección.

2.2.4.2. Cuando una dirección asistida no disponga de su propia fuente de energía auxiliar, deberá incluir una reserva de energía. Si la energía que se utilice es la del aire comprimido, el depósito de aire comprimido deberá protegerse mediante una válvula de contención sin retorno.

2.2.4.3. La conducción del vehículo deberá estar asegurada incluso en caso de que fallase el dispositivo especial.