31970L0311

DIRECTIVA CONSILIULUI
din 8 iunie 1970
privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la sistemul de direcție al autovehiculelor și al remorcilor acestora

(70/311/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 conform legislațiilor naționale se referă, *inter alia*, la sistemul de direcție;

întrucât aceste specificații diferă de la un stat membru la altul; întrucât, prin urmare, este necesar ca toate statele membre să adopte aceleași specificații, fie în completarea normelor existente, fie în locul acestora, pentru a permite aplicarea în special a procedurii de omologare CEE de tip, care face obiectul Directivei Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și remorcilor acestora, pentru fiecare tip de vehicul [3],

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

În sensul prezentei directive, prin „vehicul" se înțelege orice autovehicul destinat circulației rutiere, cu sau fără caroserie, care are cel puțin patru roți și o viteză maximă constructivă mai mare de 25 km/h, precum și remorcile acestuia, cu excepția vehiculelor care rulează pe șine, a tractoarelor și utilajelor agricole și a vehiculelor 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 sistemul său de direcție, dacă acesta îndeplinește specificațiile prevăzute în anexă.

Articolul 3

Modificările necesare pentru adaptarea specificațiilor din anexă la progresul tehnic se adoptă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 13 din Directiva Consiliului din 6 februarie 1970 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora.

Articolul 4

(1) Statele membre pun în aplicare dispozițiile referitoare la condițiile necesare aducerii la îndeplinire a 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 de prezenta directivă.

Articolul 5

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 8 iunie 1970

Pentru Consiliu

Președintele

P. HARMEL

---

[1] JO C 160, 18.12.1969, p. 7.
[2] JO C 10, 27.1.1970, p. 18.
[3] JO L 42, 23.2.1970, p. 1.

ANEXĂ

1. DEFINIȚII

1.1. **Sistemul de direcție**

„Sistemul de direcție” reprezintă toate dispozitivele prevăzute pentru schimbarea direcției de deplasare a vehiculului.

Sistemul de direcție conține, în principiu, următoarele:

— mecanismul de direcție;

— transmisia direcției;

— roțile de direcție;

— unde este cazul, dispozitivul special pentru producerea de energie suplimentară sau independentă.

1.1.1. *Mecanismul de direcție*

„Mecanismul de direcție” reprezintă partea acționată direct de către conducător pentru conducerea vehiculului.

1.1.2. *Transmisia direcției*

1.1.2.1. La autovehicule, „transmisia direcției” reprezintă toate componentele dintre mecanismul de direcție și roțile de direcție, cu excepția dispozitivului special menționat la punctul 1.1.4. Transmisia direcției poate fi mecanică, hidraulică, pneumatică, electrică, sau o combinație a acestora.

1.1.2.2. La remorci, „transmisia direcției” reprezintă toate componentele care transmit roților de direcție forța necesară pentru modificarea direcției de deplasare a vehiculului.

1.1.3. *Roțile de direcție*

„Roțile de direcție” reprezintă roțile a căror aliniere poate fi modificată direct sau indirect în funcție de cea a vehiculului pentru modificarea direcției de deplasare a vehiculului.

1.1.4. *Dispozitivele speciale*

„Dispozitivele speciale” reprezintă acea parte a sistemului de direcție cu ajutorul căreia se produce energia suplimentară sau independentă. Producerea energiei suplimentare sau independente este posibilă cu orice sistem mecanic, hidraulic, pneumatic sau electric sau cu o combinație a acestora (de exemplu, o pompă de ulei, un compresor de aer, o baterie).

1.2. **Tipuri diverse de sisteme de direcție**

1.2.1. În funcție de sursa de energie necesară pentru virarea roților de direcție, se disting următoarele tipuri de sisteme de direcție:

1.2.1.1. *sistemul manual de direcție* în care forța de acționare a direcției este asigurată doar de forța musculară a conducătorului auto;

1.2.1.2. *sistemul asistat de direcție* în care forța de acționare a direcției este asigurată atât de forța musculară a conducătorului auto, cât și de dispozitivul special menționat la punctul 1.1.4;

1.2.1.3. *sistemul de servo-direcție* în care forța de acționare a direcției este asigurată doar de către dispozitivul special menționat la punctul 1.1.4.

1.3. **Efortul de acționare a direcției**

„Efortul de acționare a direcției” reprezintă forța exercitată de conducătorul auto asupra mecanismului de direcție pentru conducerea vehiculului.

2. DISPOZIȚII PRIVIND CONSTRUCȚIA, MONTAJUL ȘI VERIFICAREA

2.1. **Dispoziție generală**

2.1.1. Sistemul de direcție trebuie să asigure manevrarea ușoară și sigură a vehiculului; dacă este necesar, vehiculul trebuie să fie dotat cu direcție asistată.

2.2. **Dispoziții detaliate**

2.2.1. *Mecanismul de direcție*

2.2.1.1. Mecanismul de direcție trebuie să fie ușor de utilizat și acționat. Trebuie să fie proiectat astfel încât să permită virarea treptată. Direcția de mișcare a mecanismului de direcție trebuie să corespundă în mod clar schimbării dorite a direcției vehiculului.

2.2.1.2. Efortul de acționare a direcției necesar pentru a realiza o întoarcere circulară cu raza de 12 m, pornind din poziția în linie dreaptă, nu trebuie să depășească 25 de kilograme.

În cazul dispozitivelor de direcție asistată, dacă alimentarea cu energie suplimentară nu mai funcționează, efortul de acționare a direcției necesar nu trebuie să depășească 60 de kilograme.

2.2.1.3. Pentru a verifica respectarea specificațiilor de la punctul 2.2.1.2 anterior, vehiculul trebuie să parcurgă un traseu în spirală la o viteză de 10 km/h, pornind din poziția în linie dreaptă. Se înregistrează efortul de acționare a direcției până în momentul când volanul ajunge în poziția corespunzătoare intrării vehiculului într-o întoarcere circulară cu raza de 12 m; efortul de conducere nu trebuie să depășească valorile prevăzute. Durata manevrei (timpul dintre momentul acționării inițiale a mecanismului de direcție și momentul când acesta ajunge în poziția în care se fac măsurătorile) nu trebuie să depășească patru secunde în situații normale și șase secunde în cazul în care alimentarea cu energie suplimentară nu mai funcționează. Trebuie să se realizeze o manevră de viraj la dreapta și una la stânga.

Pentru încercare, vehiculul trebuie să fie încărcat la greutatea maximă admisă tehnic; presiunea pe pneuri și, de asemenea, distribuția greutății între osii trebuie să fie cele indicate de producător.

2.2.2. *Transmisia direcției*

2.2.2.1. Trebuie să fie posibilă direcționarea vehiculului și în cazul eșuării totale sau parțiale a componentelor hidraulice, pneumatice sau electrice ale transmisiei direcției.

2.2.2.2. Transmisia mecanică a direcției trebuie să fie proiectată astfel încât să îndeplinească toate condițiile de funcționare. Trebuie să fie ușor accesibilă pentru menținere și verificare.

2.2.3. **Roțile de direcție**

2.2.3.1. Roțile din spate nu trebuie să fie singurele roți de direcție. Această specificație nu se aplică la semiremorci.

2.2.3.2. Autovehiculele ale căror roți din spate sunt și roți de direcție trebuie să fie testate astfel:

2.2.3.2.1. Conducătorul trebuie să poată ține roțile din spate în linie dreaptă, fără fie nevoie să efectueze o corecție anormală a direcției, pe un drum neted și orizontal, la o viteză de 80 km/h sau la viteza maximă constructivă, dacă aceasta este mai mică de 80 km/h.

2.2.3.3. Remorcile trebuie, de asemenea, să fie testate după metoda menționată la punctul 2.2.3.2.1, la o viteză de 80 km/h sau la viteza admisă tehnic, stabilită de producător, dacă aceasta din urmă este mai mică de 80 km/h în următoarele cazuri:

— dacă remorca este dotată cu mai mult de o osie prevăzută cu roți de direcție;

— dacă remorca este o semiremorcă dotată cu cel puțin o osie prevăzută cu roți de direcție (*).

2.2.4. *Dispozitive speciale*

2.2.4.1. Nu se admite sistemul de servo-direcție.

2.2.4.2. Dacă un sistem asistat de direcție nu dispune de propria sursă de energie auxiliară, acesta trebuie să conțină un rezervor de energie. Dacă sursa de energie folosită este aerul comprimat, rezervorul trebuie să fie protejat cu ajutorul unui ventil de reținere.

2.2.4.3. Trebuie să fie posibilă conducerea vehiculului, chiar dacă dispozitivele speciale nu mai funcționează.

(*) Conform corecturii din erata publicată în JO L 196, 3.9.1970.