

GROUPE DU PORTE-PAROLE
SPRECHERGRUPPE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER
SPOKESMAN'S GROUP

NOTE D'INFORMATION • INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
NOTA D'INFORMAZIONE • TER DOCUMENTATIE • INFORMATION MEMO

Brussels, July 1970

ELIMINATION OF TECHNICAL OBSTACLES

TO TRADE IN MOTOR VEHICLES

A directive on horns and another on doors,
for motor vehicles, have just been adopted
by the Council of Ministers

On 27 July the Council adopted the above two directives, which follow on those adopted in February on acceptance tests, noise level, and exhaust device; in March on air pollution, rear registration plates, fuel tanks and rear bumpers; and in June on steering mechanism.

The directive on the horn lays down the rules for constructing and testing this device as well as the rules for assembling it on the motor vehicle. The construction rules specify that the horn should make a continuous noise and have acoustic and mechanical features to satisfy three kinds of tests: noise tests (the sound pressure level must be not more than 118 decibels and not less than 105 decibels), endurance tests, and design approval tests. The main new feature consists in a Community approval procedure established for each type of horn: each Member State may approve a type of horn and grant the manufacturer an EEC approval mark which will be affixed to all horns of the same type. This mark is a rectangle inside which is placed the letter "e" followed by a distinguishing number for the approving country and an approval number for the prototype.

This procedure means that the marketing of these devices as spare parts is no longer subject to other conditions, such as a technical inspection in other Member States, if they carry the EEC approval mark showing that they conform to the construction rules and tests laid down in the directive.

As regards the assembling of the horns on vehicles, it is stipulated that noise tests should be carried out when a type of vehicle is accepted (mounted, the horn's maximum sound pressure level must be above or equal to 93 decibels).

The directive on doors lays down the rules for construction and assembly of entrances and exits, as well as of locks, hinges and running boards. For locks and hinges on side doors, tests on resistance to longitudinal and transverse loads and to the effects of inertia are specified.

The application of these two directives comes under the EEC acceptance procedure which was the subject of the directive of 6 February 1970. Other directives are at present being discussed by the Council and Commission, and these should continue to be adopted at the same rate as at present, so that complete EEC vehicle acceptance can come into force. The next directives on which the Council is to decide concern, amongst others, two very important pieces of equipment: direction signals and brake systems.

PP/500/70-E

GROUPE DU PORTE-PAROLE
SPRECHERGRUPPE
GRUPPO DEL PORTAVOCE
BUREAU VAN DE WOORDVOERDER
SPOKESMAN'S GROUP

NOTE D'INFORMATION • INFORMATISCHE AUFZEICHNUNG
NOTA D'INFORMAZIONE • TER DOCUMENTATIE • INFORMATION MEMO

Bruxelles, juillet 1970

ELIMINATION DES ENTRAVES TECHNIQUES AUX ECHANGES DANS LE
SECTEUR AUTOMOBILE

Deux directives concernant respectivement l'avertisseur acoustique et les portes viennent d'être adoptées par le Conseil des Ministres de la C.E.E.

Le Conseil a adopté le 27 juillet 1970 deux directives du secteur automobile. Il s'agit de la directive concernant l'avertisseur acoustique et de la directive concernant les portes.

Ces deux directives s'ajoutent à celles déjà adoptées en février (réception, niveau sonore et dispositif d'échappement), en mars (pollution de l'air, plaques d'immatriculation arrière, réservoirs de carburants et dispositifs de protection arrière) et en juin (dispositifs de direction).

La directive concernant l'avertisseur acoustique fixe les prescriptions de construction et d'essais de ce dispositif ainsi que les prescriptions de montage sur le véhicule. Les prescriptions de construction prévoient que l'avertisseur ait un son continu et des caractéristiques acoustiques et mécaniques telles qu'il puisse satisfaire à trois types d'essais, les essais sonores (le niveau de pression acoustique doit être au plus de 118 décibel et au moins de 105 décibel), les essais d'endurance et les essais d'homologation. La principale nouveauté consiste en une procédure d'homologation communautaire établie pour chaque type d'avertisseur acoustique; un Etat membre pourra homologuer un type d'avertisseur acoustique et attribuer au fabricant une marque d'homologation C.E.E. qui sera apposée sur tous les avertisseurs du même type. Cette marque est composée d'un rectangle à l'intérieur duquel est placée la lettre "e" suivie d'un numéro distinctif du pays ayant délivré l'homologation et d'un numéro d'homologation établi pour le prototype.

Par cette procédure la mise sur le marché de ces dispositifs, en tant que pièces détachées, ne sera plus soumise à d'autres contraintes, telle que le contrôle technique dans les autres Etats membres, s'ils portent la marque d'homologation C.E.E. attestant qu'ils sont conformes aux prescriptions de construction et d'essais prévues par la directive.

Quant au montage des avertisseurs acoustiques sur les véhicules, des prescriptions prévoient des essais acoustiques à effectuer lors de la réception d'un type de véhicules (le maximum du niveau de pression acoustique doit être supérieur ou égal à 93 décibel).

La directive concernant les portes fixe les prescriptions de construction et de montage des entrées et sorties ainsi que des serrures, charnières et des marchepieds. Pour les serrures et charnières des portes latérales, des essais de résistance à des charges longitudinales et transversales et aux effets d'inertie sont également prévues.

La mise en oeuvre de ces deux directives ultérieures s'inscrit dans le cadre de la procédure de réception C.E.E. qui a fait l'objet de la directive du 6 février 1970. D'autres directives sont actuellement en discussion au Conseil et à la Commission et le rythme de leur adoption devrait être maintenu à la cadence actuelle afin que la réception C.E.E. complète du véhicule puisse être mise en oeuvre. Les prochaines directives sur lesquelles le Conseil devrait se prononcer concernant, entre autres, deux dispositifs très importants: les indicateurs de direction et les dispositifs de freinage.