31993L0031

NÕUKOGU DIREKTIIV 93/31/EMÜ,

14. juuni 1993,

kaherattaliste mootorsõidukite tugiharkide kohta

EUROOPA ÜHENDUSTE NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 100a,

võttes arvesse nõukogu 30. juuni 1992. aasta direktiivi 92/61/EMÜ kahe- või kolmerattaliste mootorsõidukite tüübikinnituse kohta, ([1])

võttes arvesse komisjoni ettepanekut, ([2])

koostöös Euroopa Parlamendiga, ([3])

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust ([4])

ning arvestades, et:

siseturg hõlmab sisepiirideta ala, kus on tagatud kaupade, isikute, teenuste ja kapitali vaba liikumine; selleks tuleb võtta vajalikud meetmed;

igas liikmesriigis peavad kahe- või kolmerattalised mootorsõidukid tugiharkide osas vastama teatavatele tehnilistele karakteristikutele, mille suhtes kehtivad liikmesriigiti erinevad kohustuslikud sätted; kõnealuste erinevuste tõttu takistavad need sätted ühendusesisest kaubandust;

neid siseturu toimimise takistusi on võimalik kõrvaldada, kui liikmesriigid võtavad oma siseriiklike eeskirjade asemel vastu ühtsed nõuded;

kaherattaliste mootorsõidukite tugiharkide osas on vaja koostada ühtlustatud nõuded, et iga kõnealuse sõidukitüübi suhtes oleks võimalik kohaldada direktiiviga 92/61/EMÜ kehtestatud tüübikinnitusmenetlust ja osa tüübikinnitusmenetlust;

võttes arvesse kõnealuses sektoris soovitatud toimingute ulatust ja mõju, on käesoleva direktiiviga reguleeritavad meetmed vajalikud ja tegelikult vältimatud, et saavutada eesmärki, mis seisneb sõiduki ühenduse tüübikinnituse kehtestamises; liikmesriigid ei suuda üksi seda eesmärki nõuetekohaselt saavutada,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Käesolevat direktiivi ja selle lisa kohaldatakse igat tüüpi kaherattaliste sõidukite tugiharkide suhtes, nagu on määratletud direktiivi 92/61/EMÜ artiklis 1.

Artikkel 2

Kaherattalise mootorsõiduki tugihargi osa tüübikinnituse andmise menetlus ja kõnealuste sõidukite vaba liikumist reguleerivad tingimused on sätestatud direktiivi 92/61/EMÜ II ja III peatükis.

Artikkel 3

Muudatused, mis on vajalikud lisade nõuete kohandamiseks tehnika arenguga, võetakse vastu direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 13 ettenähtud korras. ([5])

Artikkel 4

1. Liikmesriigid võtavad vastu ja avaldavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud sätted hiljemalt 14. detsembril 1994. Liikmesriigid teatavad sellest viivitamata komisjonile.

Kui liikmesriigid need sätted vastu võtavad, lisavad nad nendesse sätetesse või nende ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.

([1]) EÜT L 225, 10.8.1992, lk 72.
([2]) EÜT C 293, 9.11.1992, lk 23.
([3]) EÜT C 337, 21.12.1992, lk 103 ja EÜT C 150, 31.5.1993.
([4]) EÜT C 73, 15.3.1993, lk 22.
([5]) EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud direktiiviga 92/53/EMÜ (EÜT L 225, 10.8.1992, lk 1).

Alates esimeses lõigus märgitud kuupäevast ei tohi liikmesriigid takistada selle direktiivi nõuetele vastavate sõidukite esmakordset kasutuselevõttu tugiharkidega seotud põhjustel.

Esimeses lõigus nimetatud sätteid kohaldatakse alates 14. juunist 1995.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 5

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Luxembourg, 14. juuni 1993

Nõukogu nimel
eesistuja
J. TRØJBORG

LISA

1. MÕISTED

Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

1.1. *tugihark* – seade, mis on kindlalt sõiduki külge kinnitatud ning hoiab sõidukit vertikaalses (või peaaegu vertikaalses) seisuasendis, kui sõidukijuht ei ole kohal;

1.2. *külgtugihark* – tugihark, mis väljasirutatud või avatud asendis toetab ainult sõiduki ühte külge, kusjuures mõlemad rattad jäävad toetuspinnaga kokkupuutesse;

1.3. *kesktugihark* – tugihark, mis avatud asendis toetab sõidukit ühes või mitmes sõiduki ja toetuspinna kokkupuutepunktis mõlemal pool sõiduki keskpikitasapinda;

1.4. *külgkalle* – protsentides väljendatud tegeliku toetuspinna kalle, kui sõiduki keskpikitasapinna ja toetuspinna lõikejoon on risti suurima kaldejoonega (joonis 1);

1.5. *pikikalle* – protsentides väljendatud tegeliku toetuspinna kalle, kui sõiduki keskpikitasapind on paralleelne suurima kaldejoonega (joonis 2);

1.6. *sõiduki keskpikitasapind* – sõiduki tagumise ratta pikisuunaline sümmeetriatasand.

2. ÜLDOSA

2.1. Kõik kaherattalised sõidukid peavad olema varustatud vähemalt ühe tugihargiga, mis hoiab sõidukit püstiasendis seisu (näiteks parkimise) ajal, kui sõidukit ei hoia püstiasendis inimene ega välised vahendid. Topeltratastega sõidukitel ei pea olema tugiharke, kuid need peavad seisuasendis (seisupidur on rakendatud) vastama punktis 6.2.2 ettenähtud nõuetele.

2.2. Tugihargi tüüp peab vastama kas külg- või kesktugihargi või mõlema tugihargi tüübile.

2.3. Kui tugihark on kinnitatud sõiduki alumisele osale või sõiduki alla, peab (peavad) tugihargi väljaulatuv(ad) osa(d) kinnitamiseks või sõiduasendisse asetumiseks liikuma sõiduki tagaosa poole.

3. ÜLDSPETSIFIKATSIOONID

3.1. **Külgtugihargid**

3.1.1. Külgtugihargid peavad:

3.1.1.1. toetama sõidukit sellisel viisil, et oleks tagatud külgpüsivus nii horisontaaltasapinnal kui kallakul, et sõiduk ei kalduks liiga kergesti (ega pöörleks seejuures külgtugihargi toetuspunkti ümber) või ei liiguks liiga kergesti vertikaalasendisse või üle vertikaalasendi (ega kalduks seejuures külgtugihargi suhtes vastassuunda);

3.1.1.2. toetama sõidukit sellisel viisil, et säiliks stabiilsus, kui sõiduk on pargitud kallakule punkti 6.2.2 kohaselt;

3.1.1.3. liikuma automaatselt alg- või sõiduasendisse:

3.1.1.3.1. kui sõiduk asetatakse tagasi tavalisse (vertikaalsesse) sõiduasendisse; või

3.1.1.3.2. kui sõiduk liigub ettepoole juhi tahtliku tegevuse tulemusena pärast külgtugihargi esimest kokkupuudet maapinnaga;

3.1.1.4. olema punktis 3.1.1.3 ettenähtud nõuetest hoolimata projekteeritud ja ehitatud nii, et ei sulgu automaatselt, kui kaldenurk ootamatult muutub (näiteks juhul, kui kolmas osaleja või mööduva sõiduki tekitatud tuulehoog sõidukit kergelt tõukab):

3.1.1.4.1. kui tugihark on väljaulatuvas või seisuasendis;

3.1.1.4.2. kui sõidukit kallutatakse selleks, et külgtugihargi ots puudutaks maapinda;

3.1.1.4.3. kui sõiduk on järelevalveta jäetud seisuasendisse.

3.1.2. Punktis 3.1.1.3 ettenähtud nõudeid ei kohaldata juhul, kui sõiduk on projekteeritud nii, et selle mootorit ei saa käivitada, kui külgtugihark on väljaulatuvas asendis.

3.2. **Kesktugihargid**

3.2.1. Kesktugihargid peavad:

3.2.1.1. toetama sõidukit nii, et oleks tagatud sõiduki stabiilsus juhul, kui üks või mõlemad rattad puudutavad toetuspinda või juhul, kui ükski ratastest ei puuduta toetuspinda:

3.2.1.1.1. horisontaalsel toetuspinnal;

3.2.1.1.2. kaldeasendis;

3.2.1.1.3. kallakul vastavalt punktile 6.2.2;

3.2.1.2. liikuma automaatselt tagasi alg- või sõiduasendisse:

3.2.1.2.1. kui sõiduk liigub ettepoole nii, et kesktugihark tõuseb toetuspinnalt üles.

3.2.2. Punktis 3.2.1.2 ettenähtud nõudeid ei kohaldata juhul, kui sõiduk on projekteeritud nii, et selle mootorit ei saa käivitada, kui kesktugihark on väljaulatuvas asendis.

4. MUUD NÕUDED

4.1. Peale selle võib sõiduk olla varustatud juhi kohal istuvale juhile hästi nähtava märgulambiga, mis sisselülitatud süüte korral süttib ning põleb seni, kuni tugihark on alg- või sõiduasendis.

4.2. Kõigil tugiharkidel peab olema kinnitussüsteem, mis hoiab need alg- või sõiduasendis. Süsteem võib koosneda:

— kahest eraldi seadmest, näiteks kahest vedrust, või ühest vedrust ja ühest kinnitusseadmest, näiteks klambrist,

või

— ühest seadmest, mis peab riketeta töötama vähemalt

— 10 000 tavapärase kasutustsükli jooksul, kui sõidukile on paigaldatud kaks tugiharki,

või

— 15 000 tavapärase kasutustsükli jooksul, kui sõidukile on paigaldatud ainult üks tugihark.

5. STABIILSUSKATSED

5.1. Et kindlaks määrata tugihargi võime hoida sõidukit punktides 3 ja 4 ettenähtud stabiilses asendis, tuleb teha järgmised katsed.

5.2. **Sõiduki seisund**

5.2.1. Sõiduk tuleb esitada tühimassiga.

5.2.2. Rehvid peavad olema täis pumbatud tootja poolt kõnealuse seisundi puhul soovitatava rõhuni.

5.2.3. Käik peab olema välja lülitatud või, juhul kui sõidukil on automaatkäigukast, “seisuasendis”, kui see on olemas.

5.2.4. Kui sõidukil on seisupidur, siis tuleb see rakendada.

5.2.5. Rooliseade peab olema lukustatud asendis. Kui rooliseadet saab lukustada vasakule või paremale pööramise teel, siis tuleb katsed teha mõlemas asendis.

5.3. **Katseala**

5.3.1. Punktis 6.1 nimetatud katsed tehakse tasasel, horisontaalsel, kõval pinnal, mis on kuiv ja liivavaba.

5.4. **Katseseadmed**

5.4.1. Punktis 6.2 nimetatud katsetes tuleb kasutada seisuplatvormi.

5.4.2. Seisuplatvorm peab olema jäiga, tasase, nelinurkse pinnaga, mis kannab sõidukit märgatava paindumiseta.

5.4.3. Seisuplatvormi pind peab olema piisavalt kare, et takistada sõiduki libisemist mööda toetuspinda kalde- või kallakukatsete ajal.

5.4.4. Seisuplatvorm peab olema projekteeritud nii, et oleks võimalik saavutada vähemalt punktis 6.2.2 ettenähtud külg- ja pikikallet.

6. KATSEMENETLUSED

6.1. **Stabiilsus horisontaalsel toetuspinnal** (punktiga 3.1.1.4 seotud katse)**.**

6.1.1. Katsealal oleva sõiduki külgtugihark lükatakse välja või asetatakse seisuasendisse ning sõiduk toetatakse sellele.

6.1.2. Sõidukit liigutatakse nii, et nurk sõiduki keskpikitasapinna ja toetuspinna vahel suureneks kolme kraadi võrra (sõidukit kallutatakse vertikaalasendi suunas).

6.1.3. Sõiduki liigutamine ei tohi sundida külgtugiharki automaatselt alg- või sõiduasendisse tõmbuma.

6.2. Stabiilsus kaldpinnal (punktidega 3.1.1.1, 3.1.1.2, 3.2.1.1.2, 3.2.1.1.3 seotud katsed).

6.2.1. Sõiduk asetatakse seisuplatvormile nii, et külgtugihark ja kesktugihark (eraldi katsed) on väljatõmmatud või parkimisasendis ning sõiduk toetub tugihargile.

6.2.2. Seisuplatvorm nihutatakse minimaalsesse külgkaldesse ning seejärel minimaalsesse pikikaldesse vastavalt järgmisele tabelile:

Kalle	Külgtugihark		Kesktugihark	
	Mopeed	Mootorratasl	Mopeed	Mootorratas
Külgkalle	5 %	6 %	6 %	8 %
Allamäge kalle	5 %	6 %	6 %	8 %
Ülesmäge kalle	6 %	8 %	12 %	14 %

Vaata jooniseid 1a, 1b ja 2.

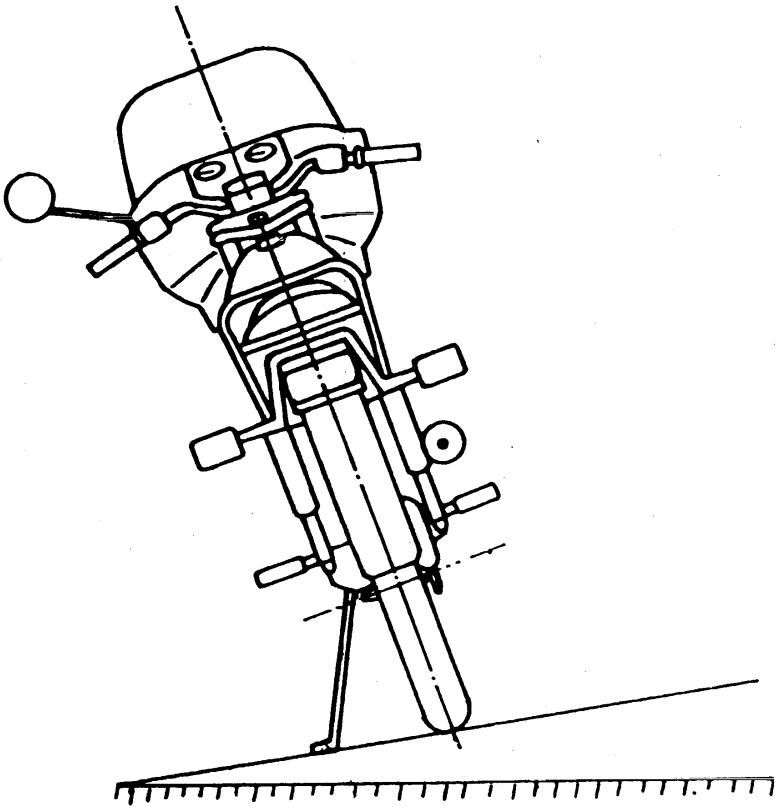
6.2.3. Kui kaldes seisuplatvormile asetatud sõiduk toetub kesktugihargile ja ainult ühele rattale ning kui sõiduk säilitab kõnealuse asendi nii, et toetuspinda puudutavad ainult kesktugihark ja kas esimene või tagumine ratas, siis tuleb eespool kirjeldatud katsed teha ainult sõidukiga, mis toetub kesktugihargile ja tagumisele rattale, kui muud käesolevas punktis ettenähtud nõuded on täidetud.

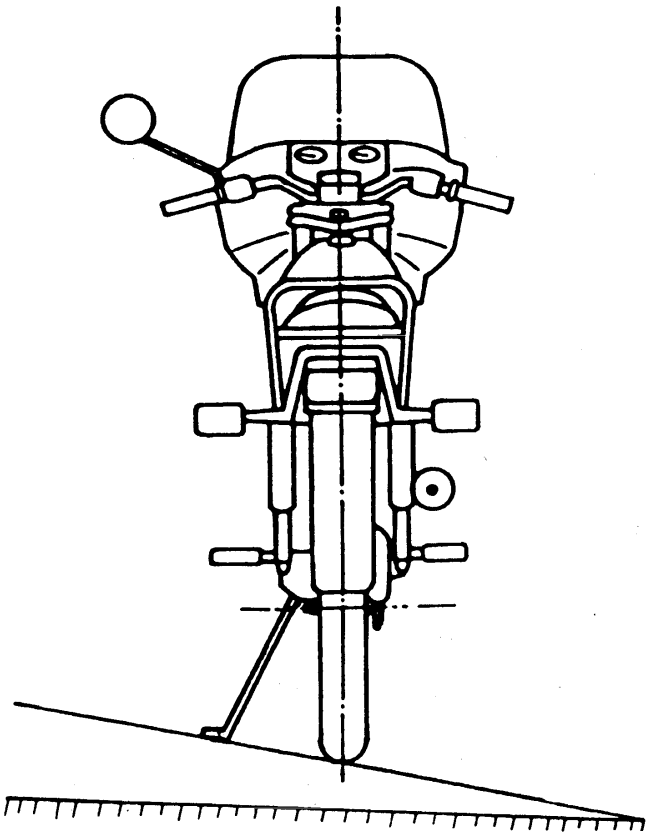
6.2.4. Sõiduk peab püsima stabiilsena, kui seisuplatvormi kallutatakse vastavalt igale nõutavale suurusele ning kõik eespool nimetatud nõuded on täpselt täidetud.

6.2.5. Teise võimalusena võib enne, kui sõiduk katseasendisse viiakse, seisuplatvormi vastava suuruse võrra kallutada.

Joonis 1a

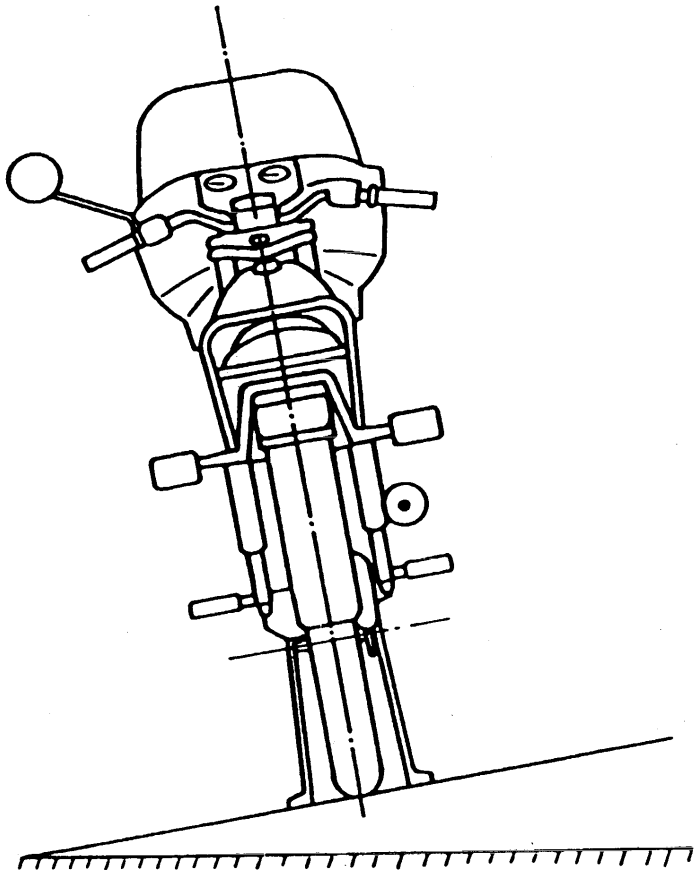
Külgkalle

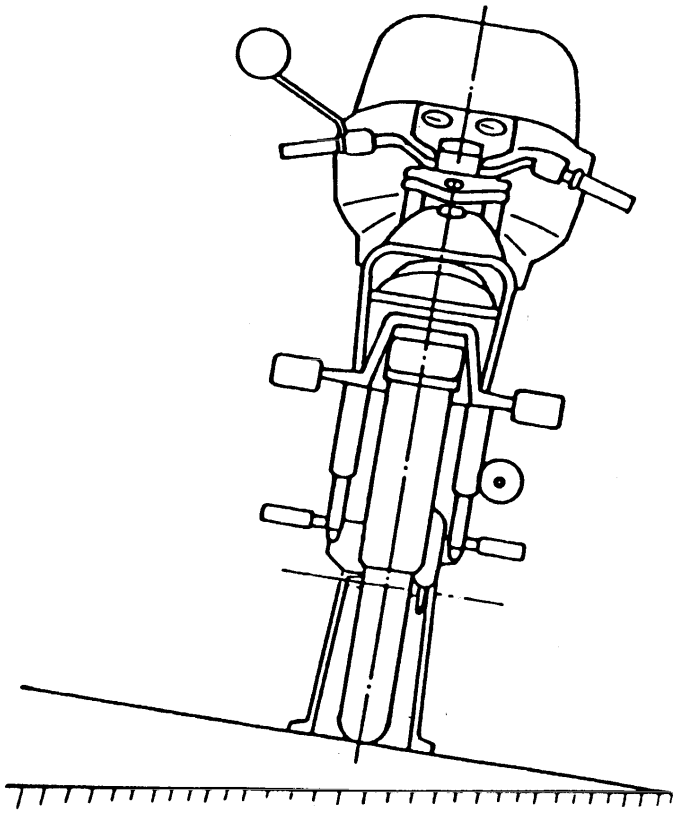




Joonis 1b

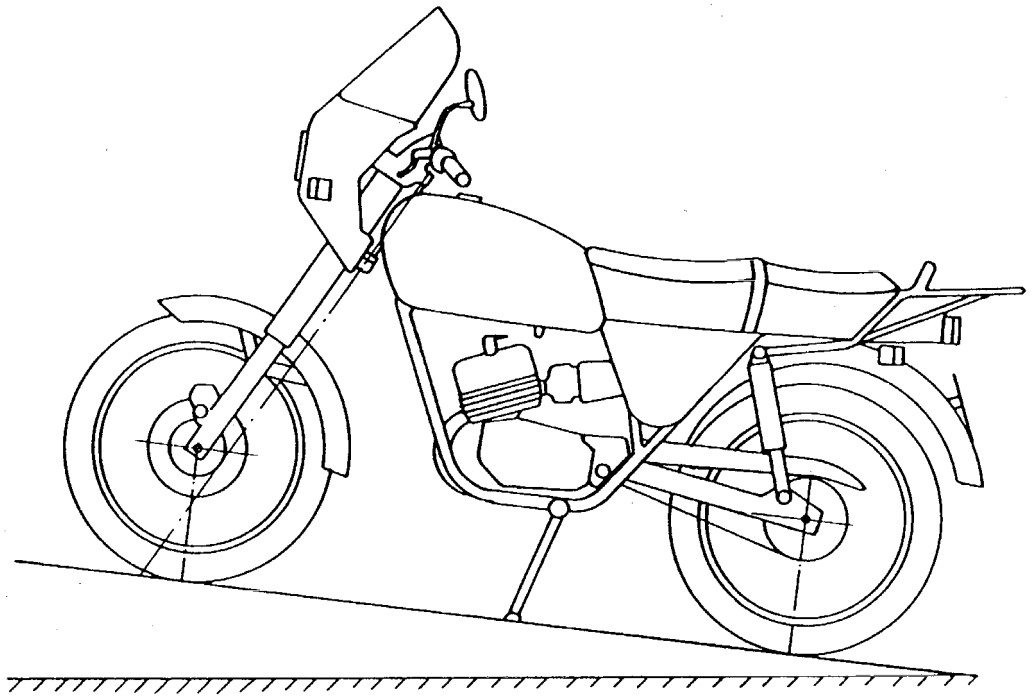
Külgkalle



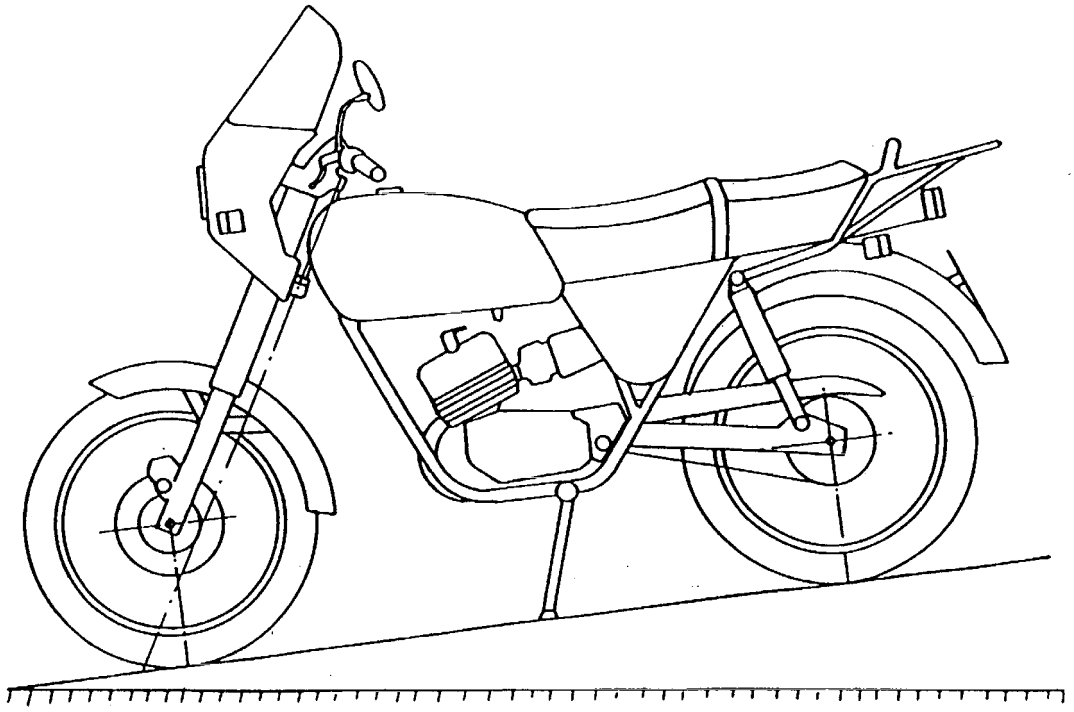


Joonis 2

Pikikalle ülesmäge



Pikikalle allamäge



1. liide

Teatis kaherattalise mootorsõiduki tüübi tugiharkide kohta

(lisatakse osa tüübikinnituse taotlusele, kui see esitatakse sõiduki tüübikinnituse taotlusest eraldi)

Järjekorranumber (määrab taotleja): .....

Kaherattalise mootorsõiduki tüübi tugiharkide osa tüübikinnitustaotlus peab sisaldama teavet, mis on ette nähtud nõukogu direktiivi 92/61/EMÜ II lisa järgmistes punktides:

— A osa punktid:

  — 0.1

  — 0.2

  — 0.4 kuni 0.6

  — 2.1

  — 2.1.1;

— B osa punkt:

  — 1.3.1.

---

2. liide

Ametiasutuse nimi

Kaherattalise mootorsõiduki tüübi tugiharkide osa tüübikinnitustunnistus

NÄIDIS

Tehnilise teenistuse protokoll nr ..... kuupäev

Osa tüübikinnitus nr: ..... Laiendamise nr: .....

1. Sõiduki kaubanimi või kaubamärk: .....
2. Sõidukitüüp: .....
3. Tootja nimi ja aadress: .....

   .....
4. Tootja esindaja (kui on) nimi ja aadress: .....

   .....
5. Sõiduki katsetamiseks esitamise kuupäev: .....
6. Osa tüübikinnitus antud/andmisest keeldutud: ([1])
7. Koht: .....
8. Kuupäev: .....
9. Allkiri: .....

([1]) Mittevajalik maha tõmmata.