31992L0062

1992.7.18. AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA L 199/33

A BIZOTTSÁG 92/62/EGK IRÁNYELVE

(1992. július 2.)

a gépjárművek és pótkocsijuk kormányberendezéséről szóló 70/311/EGK tanácsi irányelv műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

tekintettel a gépjárművek és pótkocsijuk kormányberendezésére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. június 8-i 70/311/EGK tanácsi irányelvre ([1]) és különösen annak 3. cikkére,

mivel a 70/311/EGK irányelv átfogó értékelése azt mutatta, hogy a gyakorlati tapasztalatok alkalmazásával és a műszaki fejlődés révén, valamint az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságában elért haladást figyelembe véve, különös tekintettel a 79. rendeletre és annak 1. és 2. kiegészítésére, lehetőség van a közutak biztonságának javítására. E javulást a következőkkel lehet elérni: a kormányzáshoz szükséges erőkifejtés csökkentése, a fékrendszerrel közös energiaforrás által kiszolgált rásegítéses kormányberendezésekre vonatkozó előírások beillesztése, a járművek nagyobb sebesség melletti fordulékonysági tesztelésének bevezetése, a kiegészítő kormányberendezésekre vonatkozó előírások bevezetése, valamint az adatközlő lap és az EGK-típusbizonyítvány egységes formájának bevezetése, annak elősegítése érdekében, hogy a típusjóváhagyást kérelmezők és az engedélyező hatóságok számítógépesíthessék az adatok tárolását és átvitelét;

mivel szükséges a meglévő meghatározások és előírások műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítása;

mivel az ezen irányelvben foglalt rendelkezések összhangban vannak a 70/156/EGK irányelv ([2]) 12. cikkének (1) bekezdése értelmében létrehozott, a gépjárművek kereskedelme műszaki akadályainak megszüntetéséről szóló irányelveknek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítással foglalkozó bizottságnak a véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

(1) A 70/311/EGK irányelv a következőképpen módosul:

a 2. cikkben a „melléklet” szó helyébe a „mellékletek” szó lép.

(2) A melléklet helyébe ezen irányelv mellékletei lépnek.

2. cikk

(1) 1993. január 1-jétől kezdődő hatállyal, a tagállamok a kormányberendezéssel kapcsolatos érvekre hivatkozva:

– nem tagadhatják meg egy járműtípus EGK-típusjóváhagyásának megadását, vagy a 70/156/EGK irányelv 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdésében előírt bizonyítvány másolatának kiadását, vagy a nemzeti szintű típusjóváhagyás megadását, vagy

– nem tilthatják meg a járművek üzembe helyezését,

ha az ilyen típusú jármű vagy járművek kormányberendezései megfelelnek az ezen irányelvvel módosított 70/311/EGK irányelv rendelkezéseinek.

(2) 1993. október 1-jétől kezdve a tagállamok:

– többé nem adhatnak ki a 70/156/EGK irányelv 10. cikke (1) bekezdésének utolsó francia bekezdésében előírt bizonyítványmásolatot egy olyan jármű tekintetében,

– megtagadhatják a nemzeti szintű típusjóváhagyás megadását egy olyan jármű tekintetében,

amelynek kormányberendezése nem felel meg az ezen irányelvvel módosított 70/311/EGK irányelv rendelkezéseinek.

([1]) HL L 133., 1970.6.18., 10. o.
([2]) HL L 42., 1970.2.23., 1. o.

(3) 1995. október 1-jétől kezdve a tagállamok visszautasíthatják azon járművek üzembe helyezését, amelyek kormányberendezése nem felel meg az ezen irányelvvel módosított 70/311/EGK irányelv rendelkezéseinek.

3. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 1993. január 1-jéig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1992. július 2-án.

a Bizottság részéről
Martin BANGEMANN
alelnök

MELLÉKLET

„A 70/311/EGK IRÁNYELV MELLÉKLETEI

A MELLÉKLETEK JEGYZÉKE

I. Melléklet:	Meghatározások, az EGK-típusjóváhagyás kérelmezése és előírások
II. Melléklet:	Adatközlő lap
III. Melléklet:	A járművek fékezési teljesítménye a kormány- és fékrendszer közös energiaforrása esetén
IV. Melléklet:	A kiegészítő kormányberendezéssel felszerelt járművekre vonatkozó kiegészítő rendelkezések
V. Melléklet:	A csak hidraulikus kormányművel ellátott pótkocsikra vonatkozó rendelkezések
VI. Melléklet:	Típusbizonyítvány

I. MELLÉKLET

1. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK

Ezen irányelv alkalmazásában:

1.1. *egy jármű jóváhagyása:* a járműtípus kormányberendezései tekintetében történő jóváhagyás.

1.2. *Járműtípus:* az a járműkategória, amely nem különbözik a járműtípus és/vagy a jármű kormányzására befolyást gyakorló változatok gyártó által megadott megjelölésében.

1.3. *Kormányberendezés:* mindazon berendezések, amelyek célja a jármű mozgási irányának meghatározása.

A kormányberendezés a következőket foglalja magában:

– kormánykerék,

– kormánymű,

– kormányzott kerekek,

– energiaforrás, adott esetben;

1.3.1. *kormánykerék:* a kormányberendezés azon része, amely a kormányberendezés működését vezérli, és a járművezető közvetlen beavatkozásával vagy anélkül működtethető. Az olyan kormányberendezés esetében, amelynél a kormányzási erőt kizárólag vagy részben a járművezető izomereje adja, a kormánykerék az összes alkatrészt magában foglalja, beleértve az a pontot is, ahol a kormányt vezérlő erőkifejtést mechanikai, hidraulikus vagy elektromos eszközökkel átalakítják;

1.3.2. *kormánymű:* a kormányberendezés összes olyan alkatrésze, amelyek révén a kormányzáshoz szükséges erő átadódik a kormánykerék és a kormányzott kerekek között; magában foglalja az összes alkatrészt attól a ponttól kezdve, ahonnan a kormányt vezérlő erőkifejtést mechanikai, hidraulikus vagy elektromos eszközökkel átalakítják;

1.3.3. *kormányzott kerekek:* azok a kerekek, amelyek beállítását közvetlenül vagy közvetve meg lehet változtatni a jármű hosszirányú tengelyéhez képest, a jármű mozgási irányának meghatározása érdekében. (A kormányzott kerekek azt a tengelyt is magukban foglalják, amely körül elfordulnak a jármű mozgási irányának meghatározása érdekében);

1.3.4. *energiaellátás:* a kormányberendezés mindazon alkatrészei, amelyek a kormányberendezést energiával látják el, szabályozzák és – adott esetben – feldolgozzák és tárolják az energiát. Egyben magában foglal valamilyen tároló tartályt a működtető közeg és a visszatérő vezetékek számára, de nem tartalmazza a jármű motorját (kivéve a 4.1.3. pontot illetően), vagy annak az energiaforrással való kapcsolatát;

1.3.4.1. *energiaforrás:* az energiaellátás azon része, amely az energiát a kívánt formában szolgáltatja, például hidraulikus szivattyú, légkompresszor;

1.3.4.2. *energiatároló:* az energiaellátás azon része, amelyben az energiaforrás által szolgáltatott energiát tárolják;

1.3.4.3. *tárolótartály:* az energiaellátás azon része, amelyben a működtető közeget atmoszférikus vagy ahhoz közeli nyomáson tárolják.

1.4. **Kormányzási paraméterek**

1.4.1. *kormányzáshoz szükséges erőkifejtés:* az az erő, amelyet a kormánykerékre kell gyakorolni a jármű kormányzásához;

1.4.2. *kormányzási idő:* a kormánykerék elmozdulásának kezdetétől addig a pillanatig eltelt idő, amikor a kormányzott kerekek elérnek egy meghatározott kormányzási szöget;

1.4.3. *kormányzási szög:* a jármű kivetített hossztengelye és a kerék síkja (azaz a kerék központi, a kerék tengelyére merőleges síkja), valamint az út felszíne által alkotott metszésvonal által bezárt szög;

1.4.4. *kormányzási erő:* a kormányműben ható összes erő;

1.4.5 *kormánymű közepes áttételi aránya:* a kormánykerék szögelmozdulásának a kormányzott kerekek által a kormány mindkét irányban ütközésig való elfordítása során súrolt kormányzási szög középértékéhez viszonyított aránya;

1.4.6. *fordulókör:* az a kör, amelyen belül a jármű összes pontjának (kivéve a külső visszapillantó tükröket és az első irányjelzőket) a talaj síkjára vetített pontja megtalálható, miközben a járművet körben vezetik;

1.4.7. *kormánykerék névleges sugara:* a kormánykerék esetében annak forgásközéppontjától a pereme külső széléig mért legrövidebb hossz. A kormányvezérlés bármely más formája esetén a névleges sugár a forgásközéppontól addig a pontig terjed, ahol a kormányzási erőt kifejtik. Ha egynél több ilyen pont létezik, akkor a legnagyobb erőkifejtést igénylő sugarat kell figyelembe venni.

1.5. **A kormányberendezés típusai**

A kormányzáshoz szükséges erő létrehozásának módjától függően a kormányberendezések következő típusai különböztethetők meg:

1.5.1. Gépjárművek esetében

1.5.1.1. *kézi működtetésű kormányberendezés*: amelynél a kormányzási erőt kizárólag a járművezető izomereje szolgáltatja;

1.5.1.2. *kormányberendezés rásegítővel*: amelynél a kormányzási erőt a járművezető izomereje, valamint az energiaellátás szolgáltatja;

1.5.1.2.1. az olyan kormányberendezés is rásegítővel ellátott kormányberendezésnek minősül, amelynél a kormányzáshoz, ép és sértetlen kormányberendezés esetén, szükséges erőt csupán egy vagy több energiaellátó szerkezet biztosítja, azonban a kormányzáshoz szükséges erőt kizárólag a járművezető izomerejével is lehet biztosítani a kormányberendezés beépített energiaellátásának meghibásodása esetén;

1.5.1.3. *teljeskörű szervokormány-berendezés*: amelynél a kormányzási erőt kizárólag egy vagy többféle energiaellátó berendezés szolgáltatja.

1.5.1.4. *önbeálló kormányberendezés:* olyan rendszer, amely kialakítása révén egy vagy több keréknél csak akkor változtatja meg a kormányzási szöget, ha azt a gumiabroncsok és az útfelület közötti érintkező felületre gyakorolt erők és/vagy nyomatékok előidézik.

1.5.2. Pótkocsik esetében

1.5.2.1. *önbeálló kormányberendezés:*

ld. a fenti 1.5.1.4. pontban;

1.5.2.2. *csuklós kormányberendezés:* amelynél a kormányzáshoz szükséges erőt a vontató jármű irányváltoztatása hozza létre, és amelynél a pótkocsi kormányzott kerekeinek elmozdulása szorosan kapcsolódik a vontató jármű és a pótkocsi hossztengelye által bezárt relatív szögértékhez;

1.5.2.3. *önbeálló utánfutó:* amelynél a kormányzáshoz szükséges erőt a vontató jármű irányváltozása hozza létre, és a pótkocsi kormányzott kerekeinek a mozgása szorosan kapcsolódik a pótkocsi alvázának a hossztengelye, vagy az azt helyettesítő terhelés és annak a kiegészítő alvázkeretnek a hossztengelye által bezárt relatív szögértékhez, amelyhez a tengely(ek) kapcsolódik/kapcsolódnak.

1.5.3. A kormányzott kerekek elrendezésétől függően a kormányberendezés alábbi típusait lehet megkülönböztetni:

1.5.3.1. *első kerekekre ható kormányberendezés*: amelynél csak az első tengely(ek) kerekei kormányzottak. Ide tartozik az összes, azonos irányban kormányozható kerék;

1.5.3.2. *hátsó kerekekre ható kormányberendezés*: amelynél csak a hátsó tengely(ek) kerekei kormányzottak. Ide tartozik az összes, azonos irányban kormányozható kerék;

1.5.3.3. *több kerékre ható kormányberendezés*: amelynél egy vagy több első és hátsó tengely kerekei kormányozhatóak;

1.5.3.3.1. *összkerekes kormányberendezés*: amelynél az összes kerék kormányozható;

1.5.3.3.2. *kihajló kormányberendezés*: amelynél az alváz egyes részeinek egymáshoz képest történő viszonylagos elmozdulását közvetlenül a kormányzáshoz szükséges erők hozzák létre;

1.5.3.4. *kiegészítő kormányberendezés (Auxiliary Steering Equipment – ASE)*: amelynél az M és az N kategóriába tartozó járművek nem csak első, de hátsó kerekeit is kormányozzák, az első kerekekkel azonos vagy ellenkező irányban, és/vagy az első és/vagy a hátsó kerekek kormányzási szögét a jármű futási viselkedésének függvényében lehet állítani.

1.6. **A kormánymű típusai**

A kormányzáshoz szükséges erők átvitelének módjától függően a kormányművek következő típusai különböztethetők meg:

1.6.1. *csak mechanikus működésű kormánymű:* olyan kormánymű, amelynél a kormányzási erők átvitele kizárólag mechanikai eszközökkel történik;

1.6.2. *csak hidraulikus működésű kormánymű:* olyan kormánymű, amelynél a kormányzási erők átvitele, valahol az erőátviteli rendszeren belül, kizárólag hidraulikus eszközökkel történik;

1.6.3. *csak elektromos működésű kormánymű:* olyan kormánymű, amelynél a kormányzási erők átvitele, valahol az erőátviteli rendszeren belül, kizárólag elektromos eszközökkel történik;

1.6.4. *kombinált kormánymű:* az a kormánymű, amelyben a kormányzási erők átvitele részben a fent említett eszközök egyik, részben pedig másik részén keresztül történik.

1.6.4.1. *kombinált mechanikus működésű kormánymű:* olyan kormánymű, amelynél a kormányzási erők átvitele részben csak mechanikai eszközökkel történik, míg a többi rész átvitele:

1.6.4.1.1. hidraulikus, vagy mechanikai/hidraulikus, vagy

1.6.4.1.2. elektromos, vagy mechanikai/elektromos, vagy

1.6.4.1.3. pneumatikus, vagy mechanikai/pneumatikus eszközökkel.

Bármelyik esetben, ahol az erőátvitel mechanikai része rendeltetésszerűen csak a kormányzási szöget jelzi és túlságosan gyenge a kormányzási erők összességének átvitelére, ott a rendszert csak hidraulikus, csak elektromos, illetve csak pneumatikus erőátviteli rendszernek kell tekinteni.

1.6.4.2. *Egyéb kombinált kormánymű:* a fent említett kormánymű-megoldások bármely más kombinációja.

2. EGK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS KÉRELMEZÉSE

2.1. Egy adott járműtípus esetében a kormányberendezéssel kapcsolatban a típusjóváhagyás iránti kérelmet a jármű gyártójának kell benyújtania.

2.2. A kérelemhez csatolni kell a II. mellékletben található adatközlő lapon kért információkat.

2.3. A jóváhagyandó járműtípusra jellemző járművet a jóváhagyási vizsgálatokat végrehajtó műszaki szolgálathoz kell beadni.

3. EGK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS

Az ezen irányelv értelmében EGK-típusjóváhagyást adó hatóság a VI. mellékletben meghatározott mintának megfelelő bizonyítványt állít ki.

4. SZERKEZETI FELÉPÍTÉSRE VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

4.1. **Általános rendelkezések**

4.1.1. A kormányberendezésnek biztosítania kell a jármű könnyű és biztonságos irányítását, a jármű legnagyobb tervezési sebességéig, illetve pótkocsi esetén annak műszakilag megengedett legnagyobb sebességéig. Az 5. pontban leírtaknak megfelelően lefolytatott vizsgálatok esetén, önközpontosító irányt kell mutatnia. Gépjárművek esetén az 5.2. pontban, pótkocsik esetén az 5.3. pontban foglalt követelményeknek kell eleget tenniük.

Amennyiben a jármű ASE-berendezéssel van ellátva, akkor a IV. mellékletben foglalt követelményeknek is teljesülniük kell. A csak hidraulikus kormányművel felszerelt pótkocsiknak az V. mellékletben foglalt követelményeknek is meg kell felelniük.

4.1.1.1. A járműnek a legnagyobb tervezési sebességéig a járművezető által tett szokatlan kormányzási helyesbítések és a kormányszerkezet szokatlan rezgései nélkül egyenesen kell haladnia.

4.1.1.2. Az ASE-berendezés által kormányzott kerekek kivételével a kormánykerék és a kormányzott kerekek között haladási szinkronizációnak kell létrejönnie.

4.1.1.3. Az ASE-berendezés által kormányzott kerekek kivételével a kormánykerék és a kormányzott kerekek között időbeni szinkronizációnak kell létrejönnie.

4.1.2. A kormányberendezést úgy kell megtervezni, szerkezetileg kialakítani és felszerelni, hogy képes legyen ellenállni a jármű vagy a járműszerelvények rendes üzemeltetése során jelentkező igénybevételeknek. A legnagyobb kormányzási szöget nem korlátozhatja a kormánymű egyik része sem, hacsak nem kifejezetten erre a célra szánták.

4.1.2.1. Ellenkező előírás hiányában feltételezett, hogy ezen irányelv alkalmazásában valamely időpontban egynél több meghibásodás nem történhet, valamint az egy forgózsámolyra szerelt két tengely egyetlen tengelynek számít.

4.1.3. Amennyiben a 4.1.4. pontban említett alkatrészek kivételével a motor leáll, vagy a kormányberendezés valamelyik alkatrésze meghibásodik, a kormányberendezésnek akkor is eleget kell tennie gépjárművek esetében az 5.2.6. pontban, pótkocsik esetén az 5.3. pontban foglalt követelményeknek.

4.1.4. Ezen irányelv alkalmazásában, a kormányzott kerekek, a kormánykerék és a kormánymű kellő rátartással méretezett mechanikai alkatrészei várhatóan nem törnek, amennyiben könnyen hozzáférhetők karbantartás céljaira, és a jármű más létfontosságú alkotórészeire (például a fékrendszerre) előírtakkal legalább egyenlő mértékű biztonsági tulajdonságokkal bírnak. Ha egy ilyen alkatrész meghibásodása valószínűleg a jármű feletti uralom elvesztését eredményezheti, akkor az ilyen alkatrészt fémből vagy fémmel egyenértékű jellemzőkkel bíró anyagból kell gyártani és a kormányberendezés normál működése során nem szabad jelentős, torzító hatásnak kitenni.

4.1.5. A csak mechanikai jellegű meghibásodáson kívüli bármilyen más kormánymű-meghibásodásról egyértelműen tájékoztatni kell a járművezetőt; gépjárművek esetében a kormányzáshoz szükséges erőkifejtés növekedése figyelmeztető jelnek minősül; pótkocsi esetében megengedett mechanikai jellegű kijelző használata. A meghibásodás bekövetkeztekor megengedett az átlagos áttételi arány megváltoztatása, ha ez nem jár az alábbi 5.2.6. pontban megadott kormányzási erőkifejtés túllépésével.

4.1.6. Az 1.6.4.1. pontban leírtaktól eltérő, csak pneumatikus, csak elektromos, vagy csak hidraulikus kormányművel felszerelt kormányberendezés használata tilos mindaddig, amíg az azokra vonatkozó egyedi rendelkezésekkel nem egészítik ki az ezen irányelvben foglalt rendelkezéseket.

4.1.6.1. E tilalom nem vonatkozik a következőkre:

– az M és N kategóriájú járművek csak elektromos vagy csak hidraulikus kormányművel felszerelt kiegészítő kormányberendezésének használata esetén,

– az O kategóriájú járművek csak hidraulikus kormányművel felszerelt kormányberendezésének használata esetén.

4.2. **Különleges rendelkezések**

4.2.1. A kormánykerék

4.2.1.1. Amennyiben a kormánykereket a járművezető közvetlenül kezeli:

4.2.1.1.1. – annak könnyen kezelhetőnek kell lennie,

4.2.1.1.2. – a kormánykerék működési irányának meg kell egyeznie a jármű szándékolt irányváltoztatási irányával,

4.2.1.1.3. – a kiegészítő kormányberendezés (ASE) kivételével, folyamatos és állandó összefüggésnek kell lennie a kormányvezérlési szög és a kormányzási szög között.

4.2.2. A kormánymű

4.2.2.1. A kormányberendezés geometriájának állítására szolgáló eszközöknek biztosítaniuk kell, hogy az állítást követően a megfelelő reteszelő eszközök használatával az állítható alkotórészek biztosan kapcsolódjanak egymáshoz.

4.2.2.2. A jármű különféle alakzatainak (például meghosszabbítható pótkocsik) összeállításához a szétkapcsolható kormányművet az alkotórészek pontos áthelyezését biztosító reteszelő eszközökkel kell felszerelni; automatikus reteszelő berendezés esetén be kell építeni egy további, kézzel működtetett biztonsági reteszt is.

4.2.3. Kormányzott kerekek

4.2.3.1. A hátsó kerekek nem lehetnek az egyedüli kormányzott kerekek. E követelmény nem vonatkozik a nyerges vontatókra.

4.2.3.2. Azoknak a pótkocsiknak (kivéve a nyerges vontatók esetét), amelyek egynél több, kormányozható kerekekkel felszerelt tengellyel rendelkeznek, és azoknak a nyerges vontatóknak, amelyeknek legalább egy, kormányozható kerekekkel felszerelt tengelye van, eleget kell tenniük az alábbi 5.3. pontban megadott feltételeknek. Azonban az önbeálló berendezéssel felszerelt pótkocsik esetében nem szükséges elvégezni az 5.3. pontban meghatározott vizsgálatot, ha a nem kormányzott, illetve az önbeálló tengelyek közötti tengelyterhelési arány mindenfajta terhelési feltétel mellett legalább egyenlő 1,6-tal vagy nagyobb annál.

4.2.4. Energiaellátás

4.2.4.1. Ugyanaz az energiaforrás felhasználható a kormányberendezés és a fékberendezés működtetéséhez is. Azonban, ha az energiaforrás vagy az említett két rendszer egyike meghibásodik, az alábbi feltételeknek kell teljesülniük:

4.2.4.1.1. A kormányberendezésnek meg kell felelnie az 5.2.6. pontban meghatározott követelményeknek.

4.2.4.1.2. Az energiaforrás meghibásodása esetén a fékezési teljesítmény nem csökkenhet a III. mellékletben megadott ([1]) üzemi fékteljesítményszint alá a fékpedál első működtetésekor.

4.2.4.1.3. Az energiaellátás meghibásodása esetén a fékezési teljesítménynek teljesítenie kell a III. mellékletben ([1]) meghatározott előírásokat.

4.2.4.1.4. A vezetőt hang- vagy fényjelzéssel kell tájékoztatni arról, ha a tárolótartály folyadékszintje olyan mértékben lecsökken, hogy az a kormányzáshoz vagy a fékezéshez szükséges erőkifejtés növekedését okozza. E figyelmeztetés kombinálható egy, a fék meghibásodására figyelmeztető eszköz beépítésével; azonban gondoskodni kell arról, hogy a járművezető könnyen meggyőződhessen a jelzés megfelelő működéséről.

4.2.4.2. Ugyanaz az energiaforrás felhasználható a kormányberendezésen és a fékberendezésen kívüli más rendszerek működtetéséhez is, ha fény- vagy hangjelzés tájékoztatja a járművezetőt, amikor a tárolótartály folyadékszintje olyan mértékben lecsökken, hogy az a kormányzáshoz vagy a fékezéshez szükséges erőkifejtés növekedését okozza; azonban gondoskodni kell arról, hogy a járművezető könnyen meggyőződhessen a jelzés megfelelő működéséről.

4.2.4.3. A figyelmeztető eszközöket közvetlenül és tartósan az elektromos áramkörhöz kell csatlakoztatni. Amikor a motor rendes üzemi feltételek mellett jár, és a kormányberendezésben nem tapasztalható meghibásodás, a vészjelző berendezés nem bocsáthat ki jelet, kivéve a motor beindítását követően az energiatároló(k) feltöltéséhez szükséges időtartamot.

5. A VIZSGÁLATOKRA VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

5.1. **Általános rendelkezések**

5.1.1. A vizsgálatot kellő tapadást biztosító vízszintes felületen kell elvégezni.

5.1.2. A vizsgálat(ok) során a járművet a műszakilag megengedett legnagyobb tömeg mértékéig és a kormányzott tengely(ek)en a műszakilag megengedett legnagyobb tengelyterhelésig kell leterhelni. A kiegészítő kormányberendezéssel (ASE) felszerelt tengelyek esetében ezt a vizsgálatot úgy kell megismételni, hogy a járművet a műszakilag megengedett legnagyobb tömeg mértékéig és a kiegészítő kormányberendezéssel ellátott tengelyen a műszakilag megengedett legnagyobb tengelyterhelésig terhelik meg.

5.1.3. A vizsgálat megkezdése előtt a gumiabroncsok nyomását a jármű álló állapotában a gyártó által az 5.1.2. pontban meghatározott terhelésnek megfelelően megadott értékre kell beállítani.

5.2. **A gépjárművekre vonatkozó rendelkezések**

5.2.1. A járművel egy 50 méter sugarú kanyart tangenciális irányban a kormányberendezésben szokatlan rezgések keletkezése nélkül kell tudni elhagyni a következő sebességértékek mellett:

– M_1 kategóriájú járművek: 50 km/óra,

– M_2, M_3, N_1, N_2 és N_3 kategóriájú járművek: 40 km/óra vagy a jármű legnagyobb tervezési sebessége, ha az kevesebb a fent említett sebességértékeknél.

5.2.2. A 4.1.1.1., 4.1.1.2. és az 5.2.1. pontban meghatározott követelményeknek a kormányberendezés meghibásodása esetén is teljesülniük kell.

5.2.3. Amennyiben a kormányzott kerekeket kormányozhatósági szögük mintegy feléig elfordítva és legalább 10 km/óra állandó sebesség tartása mellett körben járatják a járművet, a fordulókörnek elengedett kormánykerék mellett azonosnak kell maradnia vagy tágulnia kell.

5.2.4. A kormányzáshoz szükséges erőkifejtés mérése során a 0,2 másodpercnél rövidebb ideig ható erőket nem kell figyelembe venni.

([1]) A III. mellékletben meghatározott követelmények teljesülését a 71/320/EGK irányelv végrehajtásakor is ellenőrizni lehet.

5.2.5. A kormányzáshoz szükséges erőkifejtés mérése ép kormányberendezéssel rendelkező gépjárműveken

5.2.5.1. Az egyenes pályán haladó járművet 10 km/óra sebesség mellett spirális pályára kell vezetni. A kormányzáshoz szükséges erőkifejtést a kormánykerék névleges sugara mellett kell mérni addig a pozícióig, ahol a kormánykerék állása megfelel az adott kategóriájú, ép kormányberendezéssel rendelkező járműre nézve az alábbiakban közölt táblázatban megadott fordulókörsugár-értéknek. Egy kormányzási műveletet kell elvégezni jobb, egyet pedig bal irányban.

5.2.5.2. Az ép kormányberendezés mellett mérhető legnagyobb megengedett kormányzási idő és legnagyobb megengedett kormányzási erőkifejtés értékeit az alábbi táblázat tartalmazza az egyes járműkategóriákra vonatkozóan.

5.2.6. A kormányzáshoz szükséges erőkifejtés mérése meghibásodott kormányberendezéssel rendelkező gépjárműveken

5.2.6.1. Az 5.2.5. pontban leírt vizsgálatot meg kell ismételni meghibásodott kormányberendezéssel is. A kormányzáshoz szükséges erőkifejtést mérni kell addig a pozícióig, ahol a kormánykerék állása megfelel az adott kategóriájú, meghibásodott kormányberendezéssel rendelkező járműre vonatkozóan az alábbiakban közölt táblázatban meghatározott fordulókörsugár-értéknek.

5.2.6.2. A meghibásodott kormányberendezés mellett mérhető legnagyobb megengedett kormányzási idő és legnagyobb megengedett kormányzási erőkifejtés értékeit az alábbi táblázat tartalmazza az egyes járműkategóriákra vonatkozóan.

A kormányzáshoz szükséges erőkifejtéssel kapcsolatos követelmények

Jármű-kategória	Ép kormányberendezés			Meghibásodott kormányberendezés		
	Maximális erőkifejtés (daN)	Idő (s)	Fordulókör (m)	Maximális erőkifejtés (daN)	Idő (s)	Fordulókör (m)
M_1	15	4	12	30	4	20
M_2	15	4	12	30	4	20
M_3	20	4	12	45	6	20
N_1	20	4	12	30	4	20
N_2	25	4	12	40	4	20
N_3	20	4	12 ([1])	45 ([2])	6	20

([1]) vagy teljes reteszelés, ha a 12-es érték nem elérhető.
([2]) 50 a merev vázszerkezetű, két vagy több kormányzott tengellyel rendelkező járművek esetében, kivéve az önbeálló berendezéseket.

5.3. **A pótkocsikra vonatkozó rendelkezések**

5.3.1. A pótkocsinak a menetiránytól való túlzott kitérés és a kormányberendezésben keletkező szokatlan rezgések nélkül kell haladnia, miközben a vontató jármű egyenes irányban, sima, vízszintes felületen, 80 km/óra sebességgel halad vagy a pótkocsi gyártója által megadott, műszakilag megengedett legnagyobb sebességgel, ha az kevesebb 80 km/óránál.

5.3.2. Amikor a vontató jármű és a pótkocsi felvett egy állandó fordulási állapotot úgy, hogy a vontató jármű első külső széle az 1.4.6. pontban foglaltaknak megfelelően egy 25 méteres sugarú kör mentén, 5 km/óra egyenletes sebességgel halad, akkor kell megmérni a pótkocsi leghátsó külső széle által leírt kört. Ezt a manővert később meg kell ismételni ugyanazon feltételek mellett, azonban, 25 km/óra + 1 km/óra haladási sebesség mellett. E manőverek során a pótkocsi leghátsó külső, 25 km/óra + 1 km/óra sebességgel haladó széle nem mozdulhat ki 0,7 méternél nagyobb mértékben az 5 km/óra egyenletes sebesség mellett leírt körön kívül.

5.3.3. A pótkocsi egyetlen része sem mozdulhat 0,5 méternél nagyobb mértékben egy 25 méter sugarú kör érintő egyenesén túl, amikor olyan jármű vontatja, amely az 5.3.2. pontban leírt kört az érintő mentén, 25 km/órás sebességgel haladva hagyja el. E követelménynek az érintő egyenes és a kör érintkezési pontjától az egyenes mentén felmért 40 méteres távolságon belül kell teljesülnie. Ez utóbbi pont után a pótkocsinak az 5.3.1. pontban meghatározott feltételt kell teljesítenie.

5.3.4. Az 5.3.2. és az 5.3.3. pontban leírt vizsgálatokat egy-egy jobb, illetve bal irányban végzett kormányzási művelet végrehajtásával kell elvégezni.

II. MELLÉKLET

... SZÁMÚ ADATKÖZLŐ LAP

a gépjárművek kormányberendezése tekintetében megítélt EGK-típusjóváhagyásról szóló 70/156/EGK irányelv 1. melléklete értelmében (a legutóbb a .../.../EK irányelvvel módosított 70/311/EGK irányelv) ...

Adott esetben az alábbi információkat három példányban kell benyújtani, tartalomjegyzékkel ellátva. A szükséges rajzokat megfelelő arányban és kellő részletességgel, A4-es vagy A4-esre hajtogatott méretben kell benyújtani. Az esetleges fényképeknek kellően részletesnek kell lenniük. Mikroprocesszor vezérlésű funkciók esetében közölni kell a teljesítményükkel kapcsolatos adatokat is.

0. ÁLTALÁNOS RÉSZ

0.1. Gyártmány (a gyártó cégneve): .....

0.2. Típus és általános kereskedelmi megjelölés(ek): .....

0.3. Típusazonosító megjelölések, ha vannak ilyenek a járművön ([b]): .....

0.3.1. A szóban forgó megjelölések elhelyezkedése: .....

0.4. Járműkategória (lásd a 70/156/EGK irányelv II. mellékletét): .....

0.5. A gyártó neve és címe: .....

0.8. Az összeszerelő üzem(ek) címe(i): .....

1. A JÁRMŰ ÁLTALÁNOS SZERKEZETI JELLEMZŐI

1.1 A típust reprezentáló jármű fényképei és/vagy rajzai: .....

1.3. A tengelyek és kerekek száma (adott esetben, a lánctalpak vagy futópályák száma): .....

1.3.1. Az ikerkerekekkel ellátott tengelyek száma és elhelyezkedése: .....

1.3.2. A kormányzott tengelyek száma és elhelyezkedése: .....

1.3.3. Hajtott tengelyek (számuk, elhelyezkedésük, egymás közti kapcsolatuk): .....

2. TÖMEGEK ÉS MÉRETEK ([e]) (kg-ban és mm-ben)
(Adott esetben lásd a rajzot is)

2.1. Tengelytáv(ok) (teljes terhelésnél) ([f]): .....

2.3.1. Az egyes kormányzott tengelyek nyomtávja ([i]): .....

2.4. Járműméretek (befoglaló méretek): .....

2.4.1. Karosszéria nélküli alváz esetében:

2.4.1.1. Hosszúság ([j]): .....

2.4.1.2. Szélesség ([k]): .....

2.4.1.4. Első túlnyúlás ([m]): .....

2.4.1.5. Hátsó túlnyúlás ([n]): .....

2.4.1.7. Tengelytáv (többtengelyes jármű esetében): .....

2.4.2. Karosszériás alváz esetében:

2.4.2.1. Hosszúság ([j]): .....

2.4.2.3. Szélesség ([k]): .....

2.4.2.4. Első túlnyúlás ([m]): .....

2.4.2.5. Hátsó túlnyúlás ([n]): .....

2.4.2.7. Tengelytáv (többtengelyes jármű esetében): .....

2.8. A gyártó által megadott, műszakilag megengedett legnagyobb tömeg (legnagyobb és legkisebb az egyes változatokra) ([y]): . . . . . .

. . . . . .

2.9. Az egyes tengelyekre ható műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg és nyerges vontató esetén, az ötödik tengely függőleges tengelycsonkcsapszegénél ható, a gyártó által megadott terhelés: . . . . . .

6. FELFÜGGESZTÉS

6.6.1. Gumiabroncs/kerék-kombináció ([k]): . . . . . .
(gumiabroncsok esetén jelölje meg a méretet, a terhelhetőségi indexet és az üzemi sebességtartományt; keréktárcsák esetén jelölje meg a kerékabroncs méretét és kiegyensúlyozását)

6.6.1.1. 1. tengely: . . . . . .

6.6.1.2. 2. tengely: . . . . . .
(stb.)

6.6.3. A jármű gyártó által ajánlott gumiabroncs-nyomásértéke(i) . . . . . (kPa):

7. KORMÁNYZÁS

7.1. A kormányzott tengely(ek) vázlatrajza, a kormánymű geometria bemutatásával: . . . . . .

7.2. Erőátvitel és szabályozás

7.2.1. A kormánymű típusa (adott esetben, az első, illetve hátsó kerekekre külön megadva): . . . . . .

7.2.2. A kerekek kapcsolódása (beleértve a nem mechanikai eszközöket; adott esetben, az első, illetve hátsó kerekekre külön megadva): . . . . . .

. . . . . .

7.2.3. Rásegítés módszere, ha van ilyen: . . . . . .

7.2.3.1. Működési elv és ábra, gyártmány(ok) és típus(ok): . . . . . .

7.2.4. A kormányberendezés egészének rajza, kiemelve a kormányzási viselkedést befolyásoló különféle eszközök járművön elfoglalt helyét: . . . . . .

7.2.5. A kormánykerék(ek) vázlatos rajza: . . . . . .

7.2.6. A kormánykerék állíthatósági tartománya és módszere (ha van ilyen): . . . . . .

7.3. A kerekek legnagyobb kormányzási szöge

7.3.1. jobbra . . . . . fok; a kormánykerék körbeforgatásainak . . . . . a száma (vagy ezzel egyenértékű adat):

7.3.2. balra . . . . . fok; a kormánykerék körbeforgatásainak a száma . . . . . (vagy ezzel egyenértékű adat):

Lábjegyzetek

([b]) Amennyiben a típus azonosításának eszközei tartalmaznak olyan karaktereket, amelyek nem az ezen adatközlő lapban említett jármű, alkatrész vagy önálló műszaki egység típusának a leírására szolgálnak, akkor ezeket a karaktereket a dokumentációban egy kérdőjellel »?« kell helyettesíteni (például: ABC??123??).

([e]) Ha van külön normál vezetőfülkével, illetve hálófülkével ellátott vezetőfülkével gyártott változat, akkor a méret és tömeg adatokat mindkettőre nézve meg kell adni.

([f]) ISO 612 szabvány – 1978, 6.4. pont

([i]) ISO 612 szabvány – 1978, 6.5. pont

([j]) ISO 612 szabvány – 1978, 6.1. pont

([k]) ISO 612 szabvány – 1978, 6.2. pont

([m]) ISO 612 szabvány – 1978, 6.6. pont

([n]) ISO 612 szabvány – 1978, 6.7. pont

([y]) A pótkocsik vagy a nyerges vontatók, valamint az olyan járművek esetében, amelyekre pótkocsit, illetve nyerges vontatót csatolnak, ahol ezek jelentős függőleges irányú terhelést gyakorolnak a csatolószerkezetre vagy az ötödik kerékre, az ilyen szabványos gravitációs gyorsulási együtthatóval elosztott terhelés is beletartozik a műszakilag megengedett legnagyobb össztömegbe.

III. MELLÉKLET

A FÉKEZÉSI TELJESÍTMÉNY A KORMÁNYBERENDEZÉS, VALAMINT A FÉKBERENDEZÉS MŰKÖDTETÉSÉHEZ UGYANAZT AZ ENERGIAFORRÁST FELHASZNÁLÓ JÁRMŰVEK ESETÉBEN

1. Az energiaforrás meghibásodása esetén, az üzemi fékteljesítménynek a fékpedál első működtetésekor az alábbi táblázatban meghatározott értékeket kell elérnie.

Kategória	Sebesség (km/h)	m/s^2	Erő (daN)
M_1	80	5,8	50
M_2 és M_3	60	5,0	70
N_1	80	5,0	70
N_2 és N_3	60	5,0	70

2. A kormányberendezés vagy az energiaforrás meghibásodását követően megvalósíthatónak kell lennie az üzemi fékvezérlés nyolc teljes ütem mozgatást követő kilencedik mozgatás elérése vagy legalábbis a másodlagos (vész)fékrendszer tekintetében előírt teljesítmény elérése (lásd az alábbi táblázatot).

   Abban az esetben, amikor a másodlagos teljesítményt tárolt energia felhasználásával egy különálló vezérlés által érik el, hasonlóképpen megvalósíthatónak kell lennie az üzemi fékvezérlés nyolc teljes ütem mozgatást követő kilencedik mozgatás elérése vagy legalábbis a megmaradó teljesítmény elérése (lásd az alábbi táblázatot).

Másodlagos és megmaradó hatékonyság

Kategória	Sebesség (km/h)	Másodlagos fékezés (m/s^2)	Megmaradó fékezés (m/s^2)
M_1	80	2,9	1,7
M_2	60	2,5	1,5
M_3	60	2,5	1,5
N_1	70	2,2	1,3
N_2	50	2,2	1,3
N_3	40	2,2	1,3

3. Az 1., illetve 2. pontban említett vizsgálatokat a jármű terhelt vagy terhelés nélküli állapotában kell végrehajtani, attól függően, hogy a vizsgálatokért felelős vizsgálótestület melyik állapotot határozza meg mint kevésbé kedvezőt.

IV. MELLÉKLET

A KIEGÉSZÍTŐ KORMÁNYBERENDEZÉSSEL (ASE) FELSZERELT JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ TOVÁBBI RENDELKEZÉSEK

1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

E melléklet nem írja elő a járművek kiegészítő kormányberendezéssel (ASE) való felszerelését. Ha azonban egy jármű fel van szerelve ilyen eszközzel, akkor annak meg kell felelnie az e mellékletben foglalt rendelkezéseknek.

2. KÜLÖNLEGES RENDELKEZÉSEK

2.1. **Erőátvitel**

2.1.1. *Mechanikai kormányművek*

Ezen irányelv I. mellékletének 4.1.4. pontját kell alkalmazni.

2.1.2. *Hidraulikus kormányművek*

A hidraulikus kormányművet védeni kell a »T« legnagyobb megengedett üzemi nyomásérték túllépésétől.

2.1.3. *Elektromos kormányművek*

Az elektromos kormányművet védeni kell a túlzott áramterheléstől.

2.1.4. *Kormánymű-kombinációk*

A mechanikai, hidraulikus és elektromos elemeket tartalmazó kombinált kormányműveknek meg kell felelniük a fent említett 2.1.1., 2.1.2. és 2.1.3. pontban meghatározott követelményeknek.

2.2. **Hibakeresési követelmények**

2.2.1. A kiegészítő kormányberendezés bármely alkatrészének működési zavara vagy meghibásodása (eltekintve azon alkatrészektől, amelyek nem tekinthetők meghibásodásra hajlamosnak ezen irányelv I. mellékletének 4.1.4. pontja alapján) nem eredményezheti a jármű menettulajdonságainak hirtelen és jelentős változását, és az ezen irányelv I. mellékletének 5.2.1.–5.2.4. és 5.2.6 pontjában meghatározott követelményeknek ekkor is teljesülniük kell.

Továbbá, a járműnek minden szokatlan kormányzási korrekció nélkül irányíthatónak kell maradnia. E tulajdonság meglétét az alábbi tesztekkel kell ellenőrizni:

2.2.1.1. Körbefordulási teszt

A járművet 5 m/sec^2 sugár irányú gyorsulás és 80 km/óra teszt sebesség mellett kell körbevezetni. A meghibásodást a tesztsebesség elérésekor kell előidézni. A vizsgálatot az óramutató járásával megegyező irányban és azzal ellentétesen is el kell végezni.

Átmenetiállapot(tranziens)-teszt

2.2.1.2. Átmenetiállapot(tranziens)-teszt

Az egységes vizsgálati eljárásokról való megállapodásig a jármű gyártója megadja a műszaki szolgálatnak a saját vizsgálati eljárásait és a jármű meghibásodása esetén mutatott tranziens viselkedésre vonatkozó eredményeket.

2.3. **Meghibásodásra utaló figyelmeztető jelzések**

2.3.1. Eltekintve azon alkatrészektől, amelyek nem tekinthetők meghibásodásra hajlamosnak ezen irányelv I. mellékletének 4.1.4. pontja alapján, az ASE-berendezés alábbi meghibásodásait egyértelműen a járművezető tudomására kell hozni:

2.3.1.1. az ASE elektromos vagy hidraulikus vezérlésének teljes kimaradása;

2.3.1.2. az ASE energiaellátásának a meghibásodása;

2.3.1.3. az elektromos vezérlés külső kábeleinek (ha vannak ilyenek) megszakadása.

2.4. **Elektromágneses interferencia**

2.4.1. A kiegészítő kormányberendezés működését elektromágneses mezők nem befolyásolhatják hátrányosan. Az egységes vizsgálati eljárásokról való megállapodásig a jármű gyártója megadja a műszaki szolgálatnak a saját vizsgálati eljárásait és eredményeit.

V. MELLÉKLET

A CSAK HIDRAULIKUS KORMÁNYMŰVEL FELSZERELT PÓTKOCSIKRA VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEK

1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

A csak hidraulikus kormányművel felszerelt járműveknek meg kell felelniük az e mellékletben foglalt rendelkezéseknek.

2. KÜLÖNLEGES RENDELKEZÉSEK

2.1. **A hidraulikai vezetékek és tömlőszerelvények teljesítménye**

2.1.1. A kizárólag a hidraulikus erőátvitelhez tartozó hidraulikai vezetékeknek el kell viselniük a gyártó által megadott legnagyobb normál üzemi nyomás (T) legalább négyszeresének megfelelő nyomást. A tömlőszerelvényeknek meg kell felelniük a következő ISO szabványelőírásoknak: 1402 (1984), 6605 (1986) és 7751 (1983).

2.2. **Energiaellátástól függő rendszerekben**

2.2.1. Az energiaellátó rendszert a »T« nyomás elérésekor működésbe lépő nyomáshatároló szeleppel kell megvédeni a túlnyomástól.

2.3. **A kormánymű védelme**

2.3.1. A kormányművet az »1,5T« és »2,2T« tartományon belüli nyomás elérésekor működésbe lépő nyomáshatároló szeleppel kell megvédeni a túlnyomástól.

2.4. **Vontató/pótkocsi iránytartása**

2.4.1. Ha egy vontató/pótkocsi szerelvény vontatója egyenes vonalban halad, a pótkocsinak a vontató nyomában kell maradnia.

2.4.2. A fenti 2.4.1. pontnak megfelelő kormányzási iránytartás fenntartása érdekében, a pótkocsikat automatikus vagy kézi vezérlésű újraszabályozó eszközzel kell felszerelni.

2.5. **Meghibásodott kormánymű kormányozhatósága**

2.5.1. A csak hidraulikus kormányművel felszerelt járművek kormányozhatóságát még a kormánymű bármelyik alkatrészének meghibásodása esetén is meg kell őrizni. A járműveket ebben a (meghibásodott) helyzetben kell tesztelni, és azoknak meg kell felelniük az ezen irányelv I. mellékletének 5.3. pontjában meghatározott követelményeknek. Különösen az 5 km/óra és a 25 km/óra melletti, az 5.3.2. pontban meghatározott vizsgálatokat kell mind ép, mind meghibásodott állapotú kormányművel elvégezni.

2.6. **Elektromágneses interferencia**

2.6.1. A kormánymű működését nem befolyásolhatják hátrányosan az elektromágneses mezők. Az egységes vizsgálati eljárásokról való megállapodásig a jármű gyártójának meg kell adnia a műszaki szolgálatnak a saját vizsgálati eljárásait és eredményeit.

VI. MELLÉKLET

EGK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNY

MINTÁJA

(maximális formátum: A4 (210 × 297 mm))

A hatóság bélyegzője

Értesítés egy járműtípus/alkatrész/önálló műszaki egység:

– típusjóváhagyásáról ([1])
– a típusjóváhagyás kiterjesztéséről ([1])
– a típusjóváhagyás visszautasításáról ([1])
– a típusjóváhagyás visszavonásáról ([1])

tekintettel a legutóbb a(z) . . . . . /…/… irányelvvel módosított 70/311/EGK irányelvre. . . . . .

Típusjóváhagyás sorszáma:

A kiterjesztés indoka:

I. SZAKASZ

0. **Általános**

0.1. Gyártmány (a gyártó cégneve): . . . . . .

0.2. Típus és általános kereskedelmi megnevezés(ek): . . . . . .

0.3. Típusazonosító megjelölések, ha a járművön/alkatrészen/önálló műszaki egységen találhatók ilyenek ([1]) ([2]): . . . . . .

0.3.1. A szóban forgó megjelölések elhelyezkedése: . . . . . .

0.4. Járműkategória ([3]): . . . . . .

0.5. A gyártó neve és címe: . . . . . .

. . . . . .

A jármű összeszerelésének végső fázisát végző gyártó neve és címe: . . . . . .

. . . . . .

0.8. Az összeszerelő üzem(ek) címe(i): . . . . . .

II. SZAKASZ

1. További információk (adott esetben): lásd a kiegészítést

2. A vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat: . . . . . .

3. A vizsgálati jelentés kelte: . . . . . .

4. A vizsgálati jelentés sorszáma: . . . . . .

5. Megjegyzések (ha vannak): lásd a kiegészítést

6. Hely: . . . . . .

7. Dátum: . . . . . .

8. Aláírás: . . . . . .

9. A típusjóváhagyást végző hatóság által őrzött és külön kérésre beszerezhető típusjóváhagyási dokumentum különböző részeinek a jegyzéke a mellékletben található.

([1]) A nem kívánt rész törlendő

([2]) Amennyiben a típus azonosításának eszközei tartalmaznak olyan karaktereket, amelyek nem kapcsolódnak az e típusbizonyítványban említett jármű, alkatrész vagy önálló műszaki egység leírásához, ezeket a karaktereket a dokumentációban egy kérdőjellel »?« kell helyettesíteni (például: ABC??123??).

([3]) A 70/156/EGK irányelv IIA mellékletében meghatározottak szerint.

Függelék

a legutóbb a …

irányelvvel módosított 70/311/EGK irányelv szerinti jármű- típusjóváhagyásra vonatkozóan a

… sz. EGK-típusbizonyítványhoz

1. KIEGÉSZÍTŐ ADATOK:

A kormánymű típusa: . . . . . .

Kormánykerék: . . . . . .

Kormánymű: . . . . . .

Kormányzott kerekek: . . . . . .

Energiaforrás: . . . . . .

Fékezési teljesítmény: a 71/320/EGK irányelvnek megfelelően megadott alkatrész-típusjóváhagyás sorszámának, valamint a jármű tesztek alatti állapotának (terhelt, vagy terhelés nélküli állapot) a közlése ([1]).

5. MEGJEGYZÉSEK:

(Például, érvényes mind a jobb-, mind a baloldali kormánnyal felszerelt járművekre.)

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

([1]) A nem kívánt rész törlendő.»