374L0132

19.3.74 *EUROOPAN YHTEISÖJEN VIRALLINEN LEHTI* N:o L 74/7

KOMISSION DIREKTIIVI,

annettu 11 päivänä helmikuuta 1974,

tiettyjen ajoneuvoluokkien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen jarrulaitteita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 26 päivänä heinäkuuta 1971 annetun neuvoston direktiivin mukauttamisesta tekniikan kehitykseen

(74/132/ETY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen,

ottaa huomioon moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen tyyppihyväksyntää koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 6 päivänä helmikuuta 1970 annetun neuvoston direktiivin 70/156/ETY([1]), sellaisena kuin se on muutettuna uusien jäsenvaltioiden liittymisestä Euroopan talousyhteisöön ja Euroopan atomienergiayhteisöön liitetyllä säädöksellä liittymisestä([2]), joka on allekirjoitettu Brysselissä 22 päivänä tammikuuta 1972, ja erityisesti sen 11, 12 ja 13 artiklan,

ottaa huomioon tiettyjen ajoneuvoluokkien moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen jarrulaitteita koskevan jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämisestä 26 päivänä heinäkuuta 1971 annetun neuvoston direktiivin([3]), sellaisena kuin se on muutettuna uusien jäsenvaltioiden liittymisestä Euroopan talousyhteisöön ja Euroopan atomienergiayhteisöön liitetyllä säädöksellä liittymisestä([4]), joka on allekirjoitettu Brysselissä 22 päivänä tammikuuta 1972, ja erityisesti sen 5 artiklan,

sekä katsoo, että

onnettomuuksia tapahtuu paljon jarrutettaessa tiellä, jolla on heikko pito, sekä tyhjien rekka-autojen ja nivellettyjen ajoneuvojen vetoyksiköiden taka-akselilla olevien pyörien että perävaunun tai puoliperävaunun pyörien lukkiutumisen vuoksi; näissä olosuhteissa jarrutusvoiman jakautumisen, vaikka se olisi erinomainen ajoneuvon ollessa kuormattuna, on havaittu olevan täysin käyttöolosuhteisiin sopimaton ajoneuvon ollessa kuormaamaton, jolloin moottoriajoneuvojen taka-akselilla olevat pyörät tai perävaunujen akseleilla olevat pyörät saattavat lukkiutua jopa suhteellisen matalilla hidastuvuuksilla; ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät voivat joutua luistoon tai linkkuuntua,

tekniikan kehityksen takia on nykyään mahdollista asentaa ajoneuvoihin kuorman perusteella jarrutusvoimaa säätelevä laite, ja

tämän direktiivin säännökset ovat moottoriajoneuvoalan kaupan teknisten esteiden poistamiseksi annettujen direktiivien mukauttamista tekniikan kehitykseen käsittelevän komitean lausunnon mukaiset,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Muutetaan 26 päivänä heinäkuuta 1971 annetun neuvoston direktiivin 71/320/ETY liitteitä II ja IX tämän direktiivin liitteen mukaisesti.

2 artikla

1. Jäsenvaltio ei saa 1 päivästä lokakuuta 1974 alkaen jarrulaitteisiin liittyvistä syistä:

— evätä ajoneuvotyypiltä ETY-tyyppihyväksyntää tai kansallista tyyppihyväksyntää tai kieltäytyä antamasta 6 päivänä helmikuuta 1970 annetun neuvoston direktiivin 70/156/ETY 10 artiklan 1 kohdan viimeisessä luetelmakohdassa tarkoitettua asiakirjaa,

— kieltää tällaisten ajoneuvojen ensi kertaa liikkeelle laskemista,

jos tämän ajoneuvotyypin tai tällaisten ajoneuvojen jarrulaitteet vastaavat 26 päivänä heinäkuuta 1971 annetun neuvoston direktiivin 71/320/ETY, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna tällä direktiivillä, säännöksiä.

2. Alkaen 1 päivästä tammikuuta 1975 jäsenvaltio:

— ei saa enää antaa 6 päivänä helmikuuta 1970 annetun neuvoston direktiivin 70/156/ETY 10 artiklan 1 kohdan viimeisessä luetelmakohdassa tarkoitettua asiakirjaa ajoneuvotyypille, jonka jarrulaitteet eivät vastaa 26 päivänä heinäkuuta 1971 annetun neuvoston direktiivin 71/320/ETY, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna tällä direktiivillä, säännöksiä;

([1]) EYVL N:o L 42, 23.2.1970, s. 1
([2]) EYVL N:o L 73, 27.3.1972, s. 115 ja 157
([3]) EYVL N:o L 202, 6.9.1971, s. 37
([4]) EYVL N:o L 73, 27.3.1972, s. 118, 119 ja 158

— saa evätä kansallista tyyppihyväksyntää ajoneuvotyypiltä, jonka jarrulaitteet eivät vastaa 26 päivänä heinäkuuta 1971 annetun neuvoston direktiivin 71/320/ETY, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna tällä direktiivillä, säännöksiä.

3. Jäsenvaltio saa 1 päivästä lokakuuta 1975 alkaen kieltää sellaisten ajoneuvojen ensi kertaa liikkeelle laskemisen, joiden jarrulaitteet eivät vastaa 26 päivänä heinäkuuta 1971 annetun neuvoston direktiivin 71/320/ETY, sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna tällä direktiivillä, säännöksiä.

4. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava 1 päivään kesäkuuta 1974 mennessä tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät säännökset ja ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

3 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä 11 päivänä helmikuuta 1974.

Komission puolesta

Puheenjohtaja

François-Xavier ORTOLI

LIITE

Muutokset 26 päivänä heinäkuuta 1971 annetun neuvoston direktiivin (71/320/ETY) liitteisiin

LIITE II: **JARRUTUSTESTI JA JARRULAITTEIDEN TEHO**

Korvataan 1.1.3.4 kohta seuraavasti: jäljempänä 1.1.4.2 kohdan vaatimusten estämättä, tiellä on oltava hyvä pito.

Lisätään 1.1.4.1 kohdan jälkeen uusi kohta seuraavasti:

1.1.4.2 M_1-, M_2-, M_3-, N_1-, N_2-, N_3-, O_3- ja O_4 -luokan ajoneuvojen käyttäytymisen tiellä, jonka pinnalla on alhainen pito, on täytettävä lisäyksessä vahvistetut vaatimukset.

Lisäys 1.1.4.2 kohtaan: JARRUTUSVOIMAN JAKAUTUMINEN AJONEUVON AKSELEILLE

1. YLEISET VAATIMUKSET

M_1-, M_2-, M_3-, N_1-, N_2-, N_3-, O_3- ja O_4 -luokan ajoneuvojen, joita ei ole varustettu lukkiutumattomilla jarruilla, on täytettävä tässä lisäyksessä vahvistetut ehdot.

2. MERKINNÄT

i = akselin tunnusluku (i = 1 etuakselille, i = 2 taka-akselille).
P_i = tien pinnan aiheuttama tavanomainen vaikutus akseliin i staattisissa olosuhteissa.
N_i = tien pinnan aiheuttama tavanomainen vaikutus akseliin i jarrutettaessa.
T_i = jarrujen akseliin i aiheuttama voima.
f_i = T_i/N_i, akselin i pyörien pito.
J = ajoneuvon hidastuvuus.
g = maan vetovoiman aiheuttama kiihtyvyys: $g = 10\ m/s^2$.
z = ajoneuvon jarrutussuhde = J/g(1).
P = ajoneuvon paino.
h = painopisteen korkeus.
E = akseliväli.
k = renkaan ja tien pinnan välisen kitkan teoreettinen kerroin.

Ajoneuvon pitokäyrillä tarkoitetaan käyriä, jotka esittävät etu- ja taka-akselin pyörien pidon ajoneuvon eri kuormitustiloissa ajoneuvon jarrutussuhteen funktiona.

3. MOOTTORIAJONEUVOJA KOSKEVAT VAATIMUKSET

3.1 **Kaksiakseliset ajoneuvot**

3.1.1(2) Kaikissa kuormitustiloissa on etupyörien pitokäyrän oltava takapyörien pitokäyrän yläpuolella:

— jarrutussuhteen ollessa 0,15 ja 0,8 M_1-luokan ajoneuvoissa;

— jarrutussuhteen ollessa 0,15 ja 0,30 muiden luokkien ajoneuvoissa, paitsi kaupunkilinja-autoissa.

Lisäksi k:n arvoille 0,2 ja 0,8

$$z \geq 0{,}1 + 0{,}85\ (k—0{,}2)$$

3.1.2 Edellä tarkoitetut ehdot on täytettävä automaattisesti.

(1) Puoliperävaunuissa z on jarruttava voima jaettuna perävaunun akseliin/akseleihin kohdistuvalla staattisella painolla
(2) Tätä 3.1.1 kohdan vaatimusta ei saa tulkita siten, että vaadittaisiin korkeampi tehotaso kuin mitä liitteessä II määrätään

3.1.3 Sellaisen ilmajarruilla varustetun perävaunun vetoon hyväksytyn moottoriajoneuvon vetokytkimen paine ei saa muuttua vetoauton akseleilla olevien paineensäätölaitteiden käyttämisestä.

3.1.4 Edellä 3.1.1 kohdan vaatimusten noudattamisen tarkastamiseksi valmistajan on annettava etu- ja taka-akseleiden pitokäyrät, jotka lasketaan seuraavien kaavojen mukaan:

$$f_1 = \frac{T_1}{N_1} = \frac{T_1}{P_1 + z\frac{h}{E}P} \qquad f_2 = \frac{T_2}{N_2} = \frac{T_2}{P_2 - z\frac{h}{E}P}$$

3.1.4.1 Muut ajoneuvot kuin puoliperävaunujen vetoyksiköt.

Käyrät esitetään molemmilla seuraavilla kuormitustiloilla:

— kuormaamattomana, ajokunnossa ja kuljettaja sisällä,

— kuormattuna. Kun on olemassa useita mahdollisuuksia kuorman jakautumiselle, otetaan huomioon vaihtoehto, jossa etuakseli on eniten kuormitettuna.

Valmistajan ilmoittamia arvoja käytetään h:n arvoina

3.1.4.2 Puoliperävaunujen vetoautot.

3.1.4.2.1 Erillinen vetoauto ilman perävaunua. Käyrät esitetään kuormaamattomalle ajokunnossa olevalle ajoneuvolle, jossa on kuljettaja ja h:n arvona käytetään valmistajan ilmoittamaa arvoa.

3.1.4.2.2 Kuormatut vetoautot. Puoliperävaunun vetoauton vetopöydälle aiheutuva dynaaminen kuorma esitetään staattisella painolla P_s, joka on kohdistettu vetotappiin ja joka saadaan kaavasta

$$P_s = P_{so}\,(1 + 0{,}45\,z),$$

jossa P_{so} on täyteen kuormatun ja kuormaamattoman vetoauton kytkentäpainojen erotus.

Seuraavaa arvoa käytetään h:lle: $h = \frac{h_o P_o + h_s P_s}{P}$

jossa h_o on 3.1.4.2.1 kohdassa määritelty arvo

h_s on sen kytkentätason korkeus, jolla puoliperävaunu lepää

P_o on kuormaamattoman, ajokunnossa olevan erillisen vetoyksikön paino

$P = P_o + P_s$

3.2 **Ajoneuvot, joissa on enemmän kuin kaksi akselia**

Edellä 3.1 kohdan vaatimuksia sovelletaan ajoneuvoihin, joissa on enemmän kuin kaksi akselia. Nämä vaatimukset katsotaan täytetyiksi kun, jarrutussuhteen ollessa 0,15 ja 0,30 välillä, etuakselin pyörien pito on suurempi kuin ainakin yhden taka-akselin pyörien pito.

4. PUOLIPERÄVAUNUJA KOSKEVAT VAATIMUKSET

4.1 Seuraavia vaatimuksia sovelletaan vain puoliperävaunuihin, joissa on paineilmajarrut.

4.2 Näiden puoliperävaunujen jarrujärjestelmien on oltava sellaiset, että puoliperävaunun vetokytkimestä mitattua ohjauspainetta ja jarrutussuhdetta kuvaavan käyrän on oltava liitteenä olevan koordinaatiston varjostetulla alueella.

4.3 Tämä vaatimus on täytettävä kaikissa puoliperävaunun akselien sallituissa kuormitustiloissa.

5. PERÄVAUNUJA KOSKEVAT VAATIMUKSET

5.1 Seuraavia vaatimuksia sovelletaan vain perävaunuihin, joissa on ilmajarrut. Niitä ei sovelleta yksiakselisiin perävaunuihin, eikä kaksiakselisiin perävaunuihin, joiden akseliväli on vähemmän kuin kaksi metriä.

5.2 Edellä 3.1 kohdassa vahvistettuja vaatimuksia sovelletaan vain niihin kaksiakselisiin perävaunuihin, joita ei ole jätetty 5.1 kohdan soveltamisalan ulkopuolelle.

5.3 Perävaunuihin, joissa on enemmän kuin kaksi akselia, sovelletaan 3.2 kohdan vaatimuksia.

6. VAATIMUKSET, JOTKA ON TÄYTETTÄVÄ VIAN ILMETESSÄ JARRUTUSVOIMAN JAKAUTUMISJÄRJESTELMÄÄN

Kun tämän lisäyksen vaatimusten täyttämiseksi käytetään erityistä laitetta (esim. ajoneuvon jousituksen mekaanisesti kontrolloimaa), on oltava mahdollista pysäyttää ajoneuvo hätäjarrutuksesta vahvistetulla tavalla, silloin kun tällaiseen laitteeseen tai sen käyttölaitteeseen tulee vika.

7. MERKINNÄT

7.1 Muut kuin M_1-luokan ajoneuvot, jotka täyttävät tämän lisäyksen vaatimukset ajoneuvon jousituksen mekaanisesti kontrolloiman laitteen avulla, varustetaan merkinnöillä kuormaamattoman ja kuormatun ajoneuvon säätöalueen rajoista.

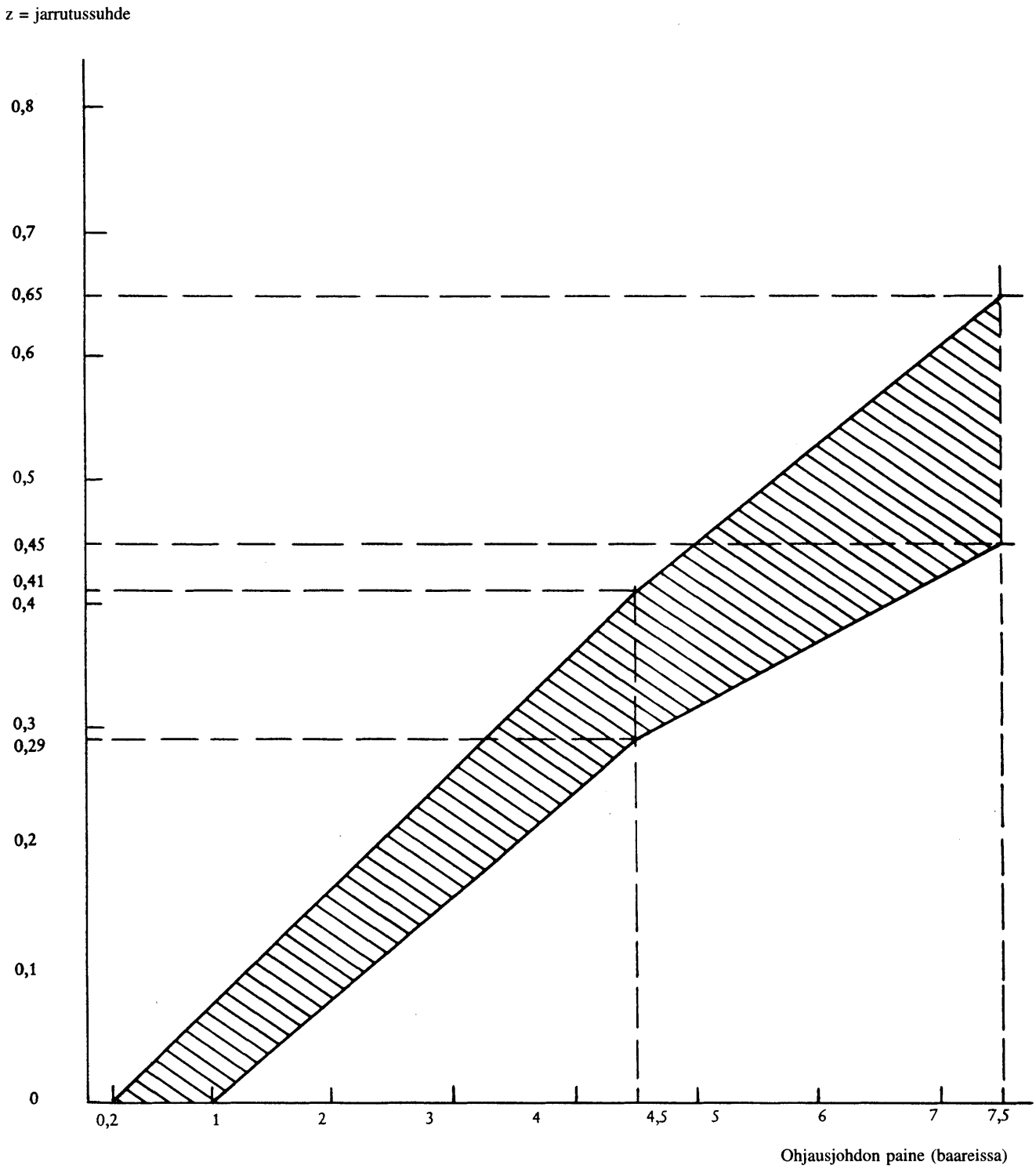
7.2 Kun tämän lisäyksen vaatimukset täytetään paineilmalla käytettävän laitteen avulla, ajoneuvo varustetaan laitteen poistoputken puolelta ajoneuvon täysjarrutuksen aikana mitatuilla paineen arvojen merkinnöillä, sekä kuormatuissa että kuormaamattomissa tiloissa.

7.3 Edellä 7.1 ja 7.2 kohdassa tarkoitetut merkinnät on kiinnitettävä näkyvälle paikalle pysyvällä tavalla.

8. AJONEUVON TARKASTUS

Ajoneuvon ETY-tyyppihyväksynnän aikana tekninen tarkastusviranomainen tarkastaa, että se on tämän lisäyksen vaatimusten mukainen ja suorittaa kaikki tarpeelliseksi katsomansa lisätestit. Seloste lisätesteistä liitetään ETY-tyyppihyväksyntätodistukseen.

Kaavio, jota tarkoitetaan 4.2 kohdan lisäyksessä



LIITE IX: **MALLI ILMOITUKSESTA AJONEUVON ETY-TYYPPIHYVÄKSYNNÄSTÄ JARRUJEN OSALTA**

Lisätään 17 kohdan jälkeen *uusi 17 a kohta ja 17 a kohdan 1 alakohta* seuraavasti:

17 a Jarrutusvoiman jakautuminen ajoneuvon akseleille.

17 a 1 Täyttääkö ajoneuvo 1.1.4.2 kohdan lisäyksen vaatimukset ..... kyllä/ei.