31970L0311

L 133/10 *EUROOPA ÜHENDUSTE TEATAJA* 18.6.1970

NÕUKOGU DIREKTIIV 70/311/EMÜ,

8. juuni 1970,

mootorsõidukite ja nende haagiste roolisüsteemi käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta

EUROOPA ÜHENDUSTE NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Majandusühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 100,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi arvamust, ([1])

võttes arvesse majandus- ja sotsiaalkomitee arvamust ([2])

ning arvestades, et:

tehnilised nõuded, millele mootorsõidukid peavad siseriiklike õigusaktide kohaselt vastama, kehtivad muu hulgas ka mootorsõidukite roolisüsteemi kohta;

nimetatud nõuded on liikmesriigiti erinevad ning seetõttu on vaja, et kõik liikmesriigid võtaksid lisaks olemasolevatele eeskirjadele või nende asemel vastu ühesugused nõuded, et eelkõige oleks võimalik rakendada iga sõidukitüübi korral EMÜ tüübikinnitusmenetlust, mida käsitletakse nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivis (mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitust käsitlevate liikmesriikide õigusaktide ühtlustamise kohta); ([3])

([1]) EÜT C 160, 18.12.1969, lk 7.
([2]) EÜT C 10, 27.1.1970, lk 18.
([3]) EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Käesolevas direktiivis tähendab "sõiduk" teedel kasutamiseks mõeldud, kerega või kereta, vähemalt neljarattalist mootorsõidukit, mille valmistajakiirus ületab 25 kilomeetri tunnis, ja selle haagiseid, välja arvatud rööbastel liikuvad sõidukid, põllutööotraktorid ja -masinad ning töösõidukid.

Artikkel 2

Ükski liikmesriik ei tohi keelduda EMÜ tüübikinnituse või siseriikliku tüübikinnituse andmisest sõidukile roolisüsteemiga seotud põhjustel, kui süsteem vastab lisas sätestatud nõuetele.

Artikkel 3

Muudatused, mis on vajalikud lisa nõuete kohandamiseks tehnika arenguga, võetakse vastu nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi (mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnituse kohta) artiklis 13 ettenähtud korras.

Artikkel 4

1. Liikmesriigid jõustavad käesoleva direktiivi järgimiseks vajalikud õigusnormid 18 kuu jooksul alates käesoleva direktiivi teatavakstegemisest ja teatavad sellest viivitamata komisjonile.

2. Liikmesriigid tagavad, et käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas vastuvõetavate siseriiklike põhiliste õigusnormide tekst edastatakse komisjonile.

Artikkel 5

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 8. juuni 1970

Nõukogu nimel
eesistuja
P. HARMEL

LISA

1. MÕISTED

1.1. **Roolisüsteem**

Roolisüsteem – kõik seadmed, mille ülesanne on sõiduki liikumissuuna muutmine.

Roolisüsteemi hulka võivad kuuluda:

— rool,

— roolimehhanism,

— juhtrattad,

— vajaduse korral spetsiaalseadmestik lisavõimsuse või sõltumatu võimsuse saavutamiseks.

1.1.1. *Rool*

Rool – roolisüsteemi osa, mida juht sõiduki liikumissuuna muutmiseks keerab.

1.1.2. *Roolimehhanism*

1.1.2.1. Mootorsõidukite korral tähendab *roolimehhanism* kõiki detaile rooli ja juhtrataste vahel, välja arvatud punktis 1.1.4 nimetatud spetsiaalseadmestik. Roolimehhanism võib olla nii mehhaaniline, hüdrauliline, pneumaatiline, elektriline kui ka nende mis tahes kombinatsioon.

1.1.2.2. Haagiste korral tähendab *roolimehhanism* kõiki detaile, mis edastavad juhtratastele sõiduki liikumissuuna muutmiseks vajaliku jõu.

1.1.3. *Juhtrattad*

Juhtrattad – rattad, mille suunangut sõiduki suhtes on võimalik otseselt või kaudselt muuta, et muutuks sõiduki liikumissuund.

1.1.4. *Spetsiaalseadmestik*

Spetsiaalseadmestik – roolisüsteemi osa, mille abil saavutatakse lisavõimsus või sõltumatu võimsus. Lisavõimsust või sõltumatut võimsust võib saavutada mis tahes mehhaanilise, hüdraulilise, pneumaatilise või elektrilise süsteemi abil või nende süsteemide mis tahes kombinatsiooniga (nt õlipumba, õhupumba või aku abil).

1.2. **Roolisüsteemi erinevad tüübid**

1.2.1. Sõltuvalt jõuallikast, mille kasutamine on vajalik juhtrataste keeramiseks, jagatakse roolisüsteem järgmisteks tüüpideks:

1.2.1.1. võimendita roolisüsteem, mille roolimisvõimsus tuleneb üksnes juhi lihasjõust;

1.2.1.2. abiseadmestikuga roolisüsteem, mille roolimisvõimsus tuleneb nii juhi lihasjõust kui ka punktis 1.1.4 nimetatud spetsiaalseadmestikust;

1.2.1.3. võimendiga roolisüsteem, mille roolimisvõimsus tuleneb ainult punktis 1.1.4 nimetatud spetsiaalseadmestikust.

1.3. **Roolimisjõud**

Roolimisjõud – jõud, mida juht peab sõiduki juhtimiseks rooli suhtes rakendama.

2. NÕUDED KONSTRUKTSIOONILE, KOOSTAMISELE JA KONTROLLIMISELE

2.1. **Üldnõuded**

2.1.1. Roolisüsteem peab tagama sõiduki kerge ja ohutu käsitsemise; vajadusel peab sõiduk olema varustatud abiseadmestikuga.

2.2. **Spetsiifilised nõuded**

2.2.1. *Rool*

2.2.1.1. Rooli peab olema lihtne kasutada ning kinni hoida. Rool peab olema konstrueeritud nii, et see võimaldaks vähehaaval pööramist. Rooli liikumissuund peab vastama sõiduki liikumissuuna soovitud muutumissuunale.

2.2.1.2. Roolimisjõud, mis on vajalik otseliikumisasendist 12 m pöörderaadiusega ringi tegemiseks, ei tohi ületada 25 kg.

Abiseadmestikuga roolisüsteemi korral ei tohi lisaenergiaallika rikke korral vaja minev roolimisjõud ületada 60 kg.

2.2.1.3. Et kontrollida vastavust punktis 2.2.1.2 toodud nõuetele, peab sõiduk sooritama liikumiskiirusega 10 km/h otseliikumisasendist spiraalse liikumise. Roolile rakendatav roolimisjõud tuleb üles märkida ajani, mil rool jõuab asendisse, mis vastab sõiduki sisenemisele 12 m pöörderaadiusega ringi. Manöövri kestus (aeg rooli keeramise alustamise hetkest kuni mõõtmiste teostamise asendisse jõudmiseni) ei tohi ületada 4 sekundit normaalsetes tingimustes ja 6 sekundit lisaenergiaallika rikke korral. Üks manööver tuleb sooritada vasakule ja teine paremale poole.

Katse ajal peab sõiduk olema koormatud täismassini, rehvide rõhk ning kaalu jaotumine telgede vahel peab vastama tootja ettekirjutustele.

2.2.2. *Roolimehhanism*

2.2.2.1. Sõidukit peab olema võimalik juhtida ka hüdrauliliste, pneumaatiliste või elektriliste komponentide täieliku või osalise rikke korral.

2.2.2.2. Mehhaaniline roolimehhanism peab olema konstrueeritud nii, et see vastaks kõikidele kasutusnõuetele. Sellele peab hoolduseks ja ülevaatuseks kergesti ligi pääsema.

2.2.3. *Juhtrattad*

2.2.3.1. Tagumised rattad ei tohi olla ainsad juhtrattad. Käesolev nõue ei kehti poolhaagiste kohta.

2.2.3.2. Mootorsõidukitega, mille tagumised rattad on ka juhtrattad, tuleb teostada järgmised katsed:

2.2.3.2.1. Juhil peab olema võimalik hoida tagarattaid tasasel ja horisontaalsel teel sirgjoonel kiirusel 80 km/h või maksimaalsel valmistajakiirusel, kui see on väiksem kui 80 km/h, tegemata rooliga ebatavalisi korrektuure.

2.2.3.3. Järgmistel juhtudel tuleb ka haagistega teostada punktis 2.2.3.2.1 kirjeldatud katse kiirusel 80 km/h või tootja määratud tehniliselt lubatud kiirusel, kui see on väiksem kui 80 km/h:

— kui haagisel on rohkem kui üks juhtratastega telg,

— kui haagis on vähemalt ühe juhtratastega teljega poolhaagis. (*)

2.2.4. *Spetsiaalseadmestik*

2.2.4.1. Võimendiga roolisüsteem ei ole lubatud.

2.2.4.2. Kui abiseadmestikuga roolisüsteemil ei ole eraldi energiaallikat, tuleb sellele paigaldada energiareservuaar. Kui energiaallikaks on suruõhk, peab õhureservuaar olema tagasilöögiklapiga kaitstud.

2.2.4.3. Sõidukit peab olema võimalik juhtida ka spetsiaalseadmestiku rikke korral.

(*) Nagu on parandatud EÜT L 196, 3.9.1970 avaldatud paranduses.