31970L0311

L 133/10 *EUROPOS BENDRIJŲ OFICIALUSIS LEIDINYS* 1970 6 18

TARYBOS DIREKTYVA

1970 m. birželio 8 d.

dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su motorinių transporto priemonių ir jų priekabų vairavimo mechanizmu, suderinimo

(70/311/EEB)

EUROPOS BENDRIJŲ TARYBA,

atsižvelgdama į Europos ekonominės bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 100 straipsnį,

atsižvelgdama į Komisijos pasiūlymą,

atsižvelgdama į Europos Parlamento nuomonę [1],

atsižvelgdama į Ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę [2],

kadangi techniniai reikalavimai, kuriuos transporto priemonės turi atitikti pagal nacionalinius įstatymus *inter alia* siejasi su jų vairavimo mechanizmu;

kadangi šie reikalavimai valstybėse narėse skiriasi; kadangi dėl to būtina, kad visos valstybės narės arba papildydamos, arba vietoj galiojančių jose nuostatų priimtų vienodus reikalavimus ypač norint suteikti galimybę, kad EEB tipo patvirtinimo tvarka, kuri buvo 1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyvos dėl valstybių narių teisės aktų, reglamentuojančių motorinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimą, suderinimo [3] objektas, galėtų būti taikoma kiekvienam transporto priemonės tipui,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Šioje direktyvoje „transporto priemonė“ – tai kiekviena keliuose naudoti skirta motorinė transporto priemonė, su kėbulu arba be jo, kuri turi bent keturis ratus ir kurios didžiausias projektinis greitis viršija 25 km/h, bei jos priekabos, išskyrus bėgiais važiuojančias transporto priemones, žemės ūkio traktorius ir mašinas bei viešųjų darbų transporto priemones.

2 straipsnis

Jokia valstybė narė negali atsisakyti transporto priemonei suteikti EEB tipo patvirtinimą arba nacionalinį tipo patvirtinimą dėl priežasčių, susijusių su jos vairavimo mechanizmu, jeigu tas mechanizmas atitinka šio direktyvos priede nurodytus reikalavimus.

3 straipsnis

Būtini pakeitimai, kad priedo reikalavimai būtų suderinti su technikos pažanga, priimami laikantis 1970 m. vasario 6 d. Tarybos direktyvos dėl motorinių transporto priemonių ir jų priekabų tipo patvirtinimo 13 straipsnyje numatytos tvarkos.

---

[1] OL C 160, 1969 12 18, p. 7.
[2] OL C 10, 1970 1 27, p. 18.
[3] OL L 42, 1970 2 23, p. 1.

4 straipsnis

1. Valstybės narės per 18 mėnesių nuo pranešimo apie šią direktyvą dienos priima nuostatas, kuriomis nustato būtinus reikalavimus, kad įgyvendintų šią direktyvą, ir nedelsdamos apie tai praneša Komisijai.

2. Valstybės narės užtikrina, kad šios direktyvos taikymo srityje jų priimtų pagrindinių nacionalinės teisės aktų nuostatų tekstai būtų perduoti Komisijai.

5 straipsnis

Ši direktyva yra skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje, 1970 m. birželio 8 d.

Tarybos vardu
Pirmininkas
P. HARMEL

PRIEDAS

1. APIBRĖŽIMAI

1.1. **Vairavimo mechanizmas**

„Vairavimo mechanizmas“ – tai visa įranga, kuria yra keičiama transporto priemonės važiavimo kryptis.

Vairavimo mechanizmui galima priskirti:

— vairuotojo tiesiogiai valdomą vairavimo mechanizmo dalį,

— vairavimo mechanizmo pavarą,

— vairuojamuosius ratus,

— jeigu reikia, specialią įrangą, kuri sukuria papildomą arba nepriklausomą varomąją galią.

1.1.1. *Vairuotojo tiesiogiai valdoma vairavimo mechanizmo dalis*

„Vairuotojo tiesiogiai valdoma vairavimo mechanizmo dalis“ – tai ta dalis, kurią tiesiogiai valdo transporto priemonę vairuojantis vairuotojas.

1.1.2. *Vairavimo mechanizmo pavara*

1.1.2.1. Transporto priemonių „vairavimo mechanizmo pavara“ – tai sudedamosios dalys, esančios tarp vairuotojo tiesiogiai valdomų vairavimo mechanizmo dalių ir vairuojamųjų ratų, išskyrus 1.1.4 punkte nurodytą specialią įrangą. Vairavimo mechanizmo pavara gali būti mechaninė, hidraulinė, pneumatinė, elektros arba koks nors pirmiau minėtų pavarų derinys.

1.1.2.2. Priekabų „vairavimo mechanizmas“ – tai visos sudedamosios dalys, kurios vairuojamiesiems ratams perduoda jėgą, būtiną transporto priemonės važiavimo krypčiai pakeisti.

1.1.3. *Vairuojamieji ratai*

„Vairuojamieji ratai“ – tai ratai, kurių pasukimo kampą transporto priemonės atžvilgiu galima pakeisti tam, kad pasikeistų transporto priemonės važiavimo kryptis.

1.1.4. *Speciali įranga*

„Speciali įranga“ – tai ta vairavimo mechanizmo dalis, kuri sukuria papildomą arba nepriklausomą varomąją energiją. Papildomą arba nepriklausomą varomąją energiją gali sukurti bet kokia mechaninė, hidraulinė, pneumatinė arba elektros sistema arba kurių nors tų sistemų derinys (pavyzdžiui, alyvos, oro **siurblys arba akumuliatorius**).

1.2. **Skirtingi vairavimo mechanizmo tipai**

1.2.1. Atsižvelgiant į vairuojamiesiems ratams pakreipti būtinos energijos šaltinį skiriami tokie vairavimo mechanizmai:

1.2.1.1. *rankinis vairavimo mechanizmas* – tai toks mechanizmas, kuriam valdyti būtiną energiją suteikia tik vairuotojo raumenų jėga;

1.2.1.2. *vairavimo mechanizmas su papildomu energijos šaltiniu* – tai toks mechanizmas, kuriam valdyti būtiną energiją suteikia vairuotojo raumenų jėga ir speciali 1.1.4 punkte nurodyta įranga;

1.2.1.3. *vairavimo mechanizmas su stiprintuvu* – tai toks mechanizmas, kuriam valdyti būtiną energiją suteikia tik speciali 1.1.4 punkte nurodyta įranga.

1.3. **Vairavimo pastanga**

„Vairavimo pastanga“ – tai jėga, kuria vairuotojas vairuodamas transporto priemonę veikia jo tiesiogiai valdomą vairavimo mechanizmo dalį.

2. KONSTRUKCIJOS, SUMONTAVIMO IR TIKRINIMO REIKALAVIMAI

2.1. **Bendrieji reikalavimai**

2.1.1. Vairavimo mechanizmas turi užtikrinti lengvą ir saugų transporto priemonės valdymą; prireikus transporto priemonėje turi būti įrengtas vairavimo mechanizmas su papildomu energijos šaltiniu.

2.2. **Išsamūs reikalavimai**

2.2.1. *Vairuotojo tiesiogiai valdoma vairavimo mechanizmo dalis*

2.2.1.1. Vairuotojo tiesiogiai valdomą vairavimo mechanizmo dalį turi būti lengva naudoti ir valdyti. Ta dalis turi būti suprojektuota taip, kad posūkį būtų galima atlikti palaipsniui. Vairuotojo tiesiogiai valdomos vairavimo mechanizmo dalies pasukimo kryptis turi visiškai sutapti su ta kryptimi, kurios link pageidaujama pakreipti transporto priemonės važiavimo kryptį.

2.2.1.2. Vairavimo pastanga, kad priekiniai stovinčios transporto priemonės ratai, kurie yra lygiagretūs išilginei jos ašiai, būtų pakreipti taip, jog ta transporto priemonė galėtų atlikti 12 metrų spindulio posūkį, neturi būti didesnė kaip 25 kilogramai.

Jei tai yra vairavimo mechanizmas su papildomu energijos šaltiniu, tuo atveju, kai tas šaltinis sugenda, vairo sukimo pastanga neturi būti didesnė kaip 60 kilogramų.

2.2.1.3. Siekiant patikrinti, ar laikomasi pirmiau minėto 2.2.1.2 punkto reikalavimų, stovinti transporto priemonė, kurios priekiniai ratai yra lygiagretūs išilginei jos ašiai, pradeda važiuoti 10 kilometrų per valandą greičiu ir atlieka įviją manevrą. Vairavimo pastanga užregistruojama tuo metu, kai vairaratis pasuktas į tokią padėtį, kokioje jis turėtų būti, jeigu transporto priemonė pradėtų daryti posūkį, kurio spindulys yra 12 metrų; vairavimo pastanga neturi būti didesnė už nustatytąsias vertes. Manevro trukmė (laikas nuo vairuotojo tiesiogiai valdomos vairavimo mechanizmo dalies pirmo pasukimo iki to momento, kai ta dalis atsiduria tokioje padėtyje, kurioje atliekamas matavimas) neturi būti ilgesnė kaip 4 sekundės, jei tai yra įprastas vairavimo mechanizmas, o jeigu sugenda papildomas energijos šaltinis – ne ilgesnė kaip 6 sekundės. Vienas manevras atliekamas į kairę, o kitas – į dešinę.

Išbandoma transporto priemonė turi būti pakrauta taip, kad jos masė atitiktų didžiausią techniškai leistinąją; padangų slėgį ir taip pat masės pasiskirstymą tarp ašių turi nurodyti gamintojas.

2.2.2. *Vairavimo mechanizmo pavara*

2.2.2.1. Turi būti įmanoma transporto priemonę vairuoti net ir tuomet, kai visiškai arba iš dalies sugenda sudedamosios vairo pavaros hidraulinės, pneumatinės arba elektrinės dalys.

2.2.2.2. Mechaninė vairavimo mechanizmo pavara turi būti suprojektuota taip, kad būtų laikomasi visų eksploatavimo reikalavimų. Tas sudedamąsias dalis turi būti lengva techniškai prižiūrėti ir tikrinti.

2.2.3. *Vairuojamieji ratai*

2.2.3.1. Užpakaliniai ratai neturi būti vieninteliai vairuojamieji ratai. Šis reikalavimas netaikomas puspriekabėms.

2.2.3.2. Su transporto priemonėmis, kurių užpakaliniai ratai yra taip pat vairuojamieji, turi būti atlikti tokie bandymai:

2.2.3.2.1. Transporto priemonės, važiuojančios lygiu ir horizontaliu keliu 80 kilometrų per valandą greičiu arba didžiausiu projektiniu, jeigu tas greitis mažesnis kaip 80 kilometrų per valandą, vairuotojas be jokių neįprastų transporto priemonės važiavimo kryptį koreguojančių judesių galinius ratus turi sugebėti išlaikyti tiesiai.

2.2.3.3. Su priekabomis, kai jos važiuoja 80 kilometrų per valandą arba techniškai leistinu greičiu, kurį yra nurodęs gamintojas, jeigu tas greitis mažesnis kaip 80 kilometrų per valandą, tokiais atvejais taip pat turi būti atliktas 2.2.3.2.1 punkte nurodytas bandymas:

— jeigu priekaba turi daugiau kaip vieną ašį su vairuojamaisiais ratais,

— jeigu priekaba – tai puspriekabė, turinti bent vieną ašį su vairuojamaisiais ratais (*).

2.2.4. *Speciali įranga*

2.2.4.1. Kaip specialios įrangos neleidžiama naudoti vairavimo mechanizmo su stiprintuvu.

2.2.4.2. Kai vairavimo mechanizmas su papildomu energijos šaltiniu neturi papildomos varomosios energijos šaltinio, toks mechanizmas turi turėti energijos rezervuarą. Jeigu energijos šaltinis yra suslėgtas oras, suslėgto oro rezervuaras turi būti apsaugotas atbuliniu vožtuvu.

2.2.4.3. Vairuoti transporto priemonę turi būti įmanoma net ir tada, kai sugenda speciali įranga.

(*) Su pakeitimais, padarytais 1970 m. rugsėjo 3 d. OL L 196, paskelbtą klaidų sąrašą.