

Tämä asiakirja on ainoastaan dokumentointitarkoituksiin. Toimielimet eivät vastaa sen sisällöstä.

► B

**NEUVOSTON DIREKTIIVI 93/31/ETY,
annettu 14 päivänä kesäkuuta 1993,
kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen seisontatuesta**

(EYVL L 188, 29.7.1993, s. 19)

Muutettu:

	virallinen lehti		
	N:o	sivu	päivämäärä
► <u>M1</u> Komission direktiivi 2000/72/EY, annettu 22 päivänä marraskuuta 2000	L 300	18	29.11.2000



**NEUVOSTON DIREKTIIVI 93/31/ETY,
annettu 14 päivänä kesäkuuta 1993,
kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen seison-
tatuesta**

EUROOPAN YHTEISÖJEN NEUVOSTO, joka

ottaa huomioon Euroopan talousyhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 100 a artiklan,

ottaa huomioon kaksi- ja kolmipyöräisten moottoriajoneuvojen tyyppi-
hyväksynnästä 30 päivänä kesäkuuta 1992 annetun neuvoston direktiivin
92/61/ETY⁽¹⁾,

ottaa huomioon komission ehdotuksen⁽²⁾,

toimii yhdessä Euroopan parlamentin kanssa⁽³⁾,

ottaa huomioon talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁽⁴⁾,

sekä katsoo, että

sisämarkkinat käsittävät alueen, jolla ei ole sisäisiä rajoja ja jolla tavaroiden, henkilöiden, palveluiden ja pääoman vapaa liikkuvuus taataan; tätä tarkoitusta varten on säädettävä aiheellisista toimenpiteistä,

kaikissa jäsenvaltioissa kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen on seison-
tatuen osalta täytettävä tietyt pakollisin vaatimuksin vahvistetut tekniset
ominaisuudet, jotka eroavat jäsenvaltioittain; näiden vaatimusten
erilaisuus haittaa yhteisön sisäistä kauppaa,

tällaiset sisämarkkinoiden toiminnan esteet voidaan poistaa, jos kaikki
jäsenvaltiot antavat samat vaatimukset kansallisten säännöstensä sijasta,

on tarpeen laatia yhdenmukaistetut vaatimukset kaksipyöräisten moot-
toriajoneuvojen seisonatuelle, jotta direktiivissä 92/61/ETY säädetyt
tyyppihyväksyntää ja osan tyyppihyväksyntää koskevat menettelyt
voidaan ottaa käyttöön jokaisen tällaisen ajoneuvotyypin osalta, ja

tällä alalla ehdotetun toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi tässä
direktiivissä tarkoitetut yhteisön toimenpiteet ovat tarpeellisia, peräti
välttämättömiä, vahvistetun tavoitteen eli ajoneuvotyypin yhteisön
tyyppihyväksynnän saavuttamiseksi; yksittäiset jäsenvaltiot eivät erik-
seen voi saavuttaa sitä riittävässä määrin,

ON ANTANUT TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Tätä direktiiviä sovelletaan kaikkien direktiivin 92/61/ETY 1 artiklassa
määriteltujen kaksipyöräisten ajoneuvotyyppien seisonatukseen.

2 artikla

Kaksipyöräisen moottoriajoneuvotyypin seisonatuen osalta osan tyyppi-
hyväksynnän antamismenettely ja näiden ajoneuvojen vapaan
liikkumisen edellytykset vahvistetaan direktiivin 92/61/ETY II ja III
luvussa.

3 artikla

Tarvittavat muutokset liitteiden vaatimusten mukauttamiseksi tekniikan
kehitykseen annetaan direktiivin 70/156/ETY 13 artiklassa⁽⁵⁾ säädettyä
menettelyä noudattaen.

⁽¹⁾ EYVL N:o L 225, 10.8.1992, s. 72

⁽²⁾ EYVL N:o C 293, 9.11.1992, s. 23

⁽³⁾ EYVL N:o C 337, 21.12.1992, s. 103 ja
EYVL N:o C 150, 31.5.1993

⁽⁴⁾ EYVL N:o C 73, 15.3.1993, s. 22

⁽⁵⁾ EYVL N:o L 42, 23.2.1970, s. 1. Direktiivi sellaisena kuin se on viimeksi
muutettuna direktiivillä 92/53/ETY (EYVL N:o L 225, 10.8.1992, s. 1).

▼B*4 artikla*

1. Jäsenvaltioiden on viimeistään 14 päivänä joulukuuta 1994 annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät säännökset. Niiden on ilmoitettava tästä komissiolle viipymättä.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niitä virallisesti julkaistaessa niihin on liitettävä viittaus tähän direktiiviin. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

Jäsenvaltiot eivät ensimmäisessä alakohdassa mainitusta päivämäärästä alkaen saa kieltää seisonatukiin liittyvistä syistä tämän direktiivin mukaisten ajoneuvojen ensimmäistä kertaa liikkeelle laskemista.

Niiden on sovellettava ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuja säännöksiä 14 päivästä kesäkuuta 1995.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

5 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

▼B

LIITE

1 MÄÄRITELMÄT

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- 1.1 ”seisontatuella” ajoneuvon tukevasti kiinnitettyä laitetta, jonka avulla ajoneuvo voidaan pitää pystysuorassa (tai lähes pystysuorassa) pysäköintiasennossa kuljettajan jätettyä sen paikalleen;
- 1.2 ”sivuseisontatuella” seisontatukea, joka auki vedettynä tai käännettynä tukee ajoneuvoa ainoastaan yhdeltä puolelta jättäen molemmat pyörät kosketuksiin alustan kanssa;
- 1.3 ”keskiseisontatuella” seisontatukea, joka auki vedettynä tukee ajoneuvoa antaen yhden tai useamman kosketusalueen ajoneuvon ja alustan välille jommallakummalla puolella ajoneuvon pituussuuntaista keskiviivaa;
- 1.4 ”poikittaiskallistuksella (pok)” prosentteina ilmaistua todellisen alustan kaltevuutta ajoneuvon pituussuuntaisen keskiviivan ja alustan leikkauspisteen ollessa kohtisuorassa suurimman kaltevuuden linjaan (kuva 1);
- 1.5 ”pitkittäiskallistuksella (pik)” prosentteina ilmaistua todellisen alustan kaltevuutta, ajoneuvon pituussuuntaisen keskiviivan ollessa yhdensuuntainen suurimman kaltevuuden kanssa (kuva 2);
- 1.6 ”ajoneuvon pituussuuntaisella keskiviivalla” ajoneuvon takapyörän pitkittäistä symmetriatason viivaa.

2 YLEISET VAATIMUKSET

- 2.1 Kaikki kaksipyöräiset ajoneuvot on varustettava vähintään yhdellä seisontatuella sen pysähdysten (esimerkiksi pysäköinnin) aikaisen vakauden varmistamiseksi ilman, että henkilö tai ulkoiset välineet pitävät ajoneuvoa liikkumattomana. Paripyörällisiä ajoneuvoja ei saa varustaa seisontatuella, vaan niiden on pysäköintiasennossa ollessaan vastattava 6.2.2 kohdan vaatimuksia (seisontajarru kytkettynä).
- 2.2 Seisontatukena on oltava joko sivu- tai keskiseisontatuki tai molemmat.
- 2.3 Jos seisontatuki on nivelöity ajoneuvon alaosaan tai sen alle, seisontatuen ulokkeen tai ulokkeiden on käännettävä ajoneuvon takaosaan päin, kun tuki asetetaan suljettuun asentoon tai toiminta-asentoon.

3 ERITYISET VAATIMUKSET

3.1 Sivuseisontatuki

3.1.1 Sivuseisontatuen on

- 3.1.1.1 pystyttävä tukemaan ajoneuvoa siten, että se varmistaa ajoneuvon sivuittaisen vakauden sekä vaakasuoralla alustalla että mäessä siten, että se ei kallistu liian helposti eteenpäin (ja siten keiku sivuseisontatuen muodostaman tukipisteen varassa) tai liiku liian helposti pystyasentoon ja sen yli (ja siten keiku sivuseisontatuen vastakkaisella puolella);
- 3.1.1.2 pystyttävä tukemaan ajoneuvoa niin, että se voidaan asettaa vakaasti 6.2.2 kohdan mukaiseen mäkeen;
- 3.1.1.3 pystyttävä kääntymään itsetoimivasti taaksepäin suljettuun asentoon tai toiminta-asentoon
- 3.1.1.3.1 ajoneuvon palatessa tavanomaiseen (pystysuoraan) ajoasentoon tai
- 3.1.1.3.2 ajoneuvon liikkeessä eteenpäin kuljettajan tarkoituksellisen toiminnan vuoksi;
- 3.1.1.4 sen estämättä, mitä 3.1.1.3 kohdassa määrätään, oltava siten suunniteltu ja rakennettu, että se ei sulkeudu itsetoimivasti kallistuskulman muuttuessa odottamattomasti (esimerkiksi sivullisen työntäessä kevyesti ajoneuvoa tai ohikulkevan ajoneuvon synnyttämän ilmavirran vuoksi),
- 3.1.1.4.1 tuen ollessa aukivedetyssä asennossa tai pysäköintiasennossa
- 3.1.1.4.2 kallistettaessa ajoneuvoa seisontatuen uloimmaisesta osasta tuomiseksi kosketuksiin maan kanssa ja
- 3.1.1.4.3 ajoneuvon ollessa jätettynä pysäköintiasentoon ilman valvontaa.

▼B

3.1.2 Edellä olevan 3.1.1.3 kohdan vaatimuksia ei sovelleta, jos ajoneuvo on suunniteltu siten, että moottori ei voi saada sitä liikkeelle sivuseisontatuen ollessa aukivedetyssä asennossa.

3.2 Keskiseisontatuki

3.2.1 Keskiseisontatuen on:

3.2.1.1 pystyttävä tukemaan ajoneuvoa joko yhden tai molempien pyörien ollessa kosketuksissa alustaan siten, että ajoneuvon vakaus varmistetaan:

3.2.1.1.1 vaakasuoralla alustalla;

3.2.1.1.2 kallistetussa asennossa;

3.2.1.1.3 jäljempänä 6.2.2 kohdan mukaisessa mäessä;

3.2.1.2 pystyttävä kääntymään itsetoimivasti taaksepäin suljettuun asentoon tai toiminta-asentoon

3.2.1.2.1 ajoneuvon liikkeessa eteenpäin siten, että seisontatuki irtoaa alustasta.

3.2.2 Edellä 3.2.1.2 kohdassa tarkoitettuja vaatimuksia ei sovelleta, jos ajoneuvo on suunniteltu siten, että moottori ei voi saada sitä liikkeelle keskiseisontatuen ollessa aukivedetyssä asennossa.

4 MUUT VAATIMUKSET

4.1 Ajoneuvot voidaan myös varustaa valoilmaisimella, jonka ajoasennossa istuva kuljettaja selvästi havaitsee ja joka syttyy silloin, kun sytytysvirta kytketään, ja pysyy valaistuna siihen saakka, kunnes seisontatuki on jälleen suljetussa asennossa tai toiminta-asennossa.

4.2 Kaikissa seisontatuissa on oltava pidättävä järjestelmä, joka pitää tuen suljetussa asennossa tai toiminta-asennossa. Tämä järjestelmä voi koostua joko:

— kahdesta erillisestä laitteesta, kuten kahdesta erillisestä jousesta tai yhdestä jousesta ja yhdestä pidättävästä laitteesta kuten jousipidikkeestä

tai

— yhdestä laitteesta, jonka on voitava toimia menemättä epäkuuntoon ainakin:

— 10 000 tavanomaista käyttöjaksoa, jos ajoneuvo on varustettu kahdella seisontatuella

tai

— 15 000 tavanomaista käyttöjaksoa, jos ajoneuvo on varustettu yhdellä seisontatuella.

5 VAKAUSTESTIT

5.1 Jotta voitaisiin määrittellä kyky ajoneuvon pitämiseksi 3 ja 4 kohdassa määritellyssä vakaassa tilassa, on suoritettava seuraavat testit.

5.2 Ajoneuvon kunto

5.2.1 Ajoneuvo on jätettävä testeihin ajokuntoisessa massassaan.

5.2.2 Renkaiden on oltava puhallettuna valmistajan tähän kuntoon suosittelemaan paineeseen.

5.2.3 Vaihteen on oltava vapaalla tai automaattivaihteiston osalta pysäköintiasennossa, silloin kun sellainen on.

5.2.4 Jos ajoneuvo on varustettu seisontajarrulla, on sen oltava kytkettynä.

5.2.5 Ohjauksen on oltava lukitusasennossa. Jos ohjaus voidaan lukita kääntämällä sitä vasemmalle tai oikealle, testit on suoritettava molemmissa asennoissa.

5.3 Testauspaikka

5.3.1 Jäljempänä 6.1 kohdassa tarkoitetuissa testeissä voidaan käyttää tasaista, vaakasuoraa alustaa, jonka pinta on kova, kuiva ja puhdas.

5.4 Testauslaitteet

5.4.1 Jäljempänä 6.2 kohdassa tarkoitetuissa testeissä on käytettävä pysäköintilavaa.

▼**B**

- 5.4.2 Pysäköintilavassa on oltava jäykkä, tasainen ja suorakulmion muotoinen pinta, joka pystyy kannattamaan ajoneuvoa ilman havaittavaa taipumista.
- 5.4.3 Pysäköintilavan pinta on oltava tarpeeksi liukumista estävä ajoneuvon liukumisen estämiseksi alustalla kallistus- tai mäkitesteissä.
- 5.4.4 Pysäköintilavan on oltava rakennettu siten, että sillä voidaan tehdä ainakin 6.2.2 kohdassa tarkoitettu poikittaiskallistus (pok) ja pitkäittäiskallistus (pik).

6 TESTAUSMENETTELYT

6.1 **Vakaus vaakasuoralla alustalla (3.1.1.4 kohtaa koskeva testi)**

- 6.1.1 Ajoneuvon ollessa testauspaikalla sivuseisontatuki asetetaan aukivedettyyn asentoon tai pysäköintiasentoon ja ajoneuvo lasketaan sivuseisontatuen varaan.
- 6.1.2 Ajoneuvoa siirretään siten, että ajoneuvon pituussuuntaisen keskiviivan ja alustan välistä kulmaa lisätään kolmella asteella (siirtämällä ajoneuvoa kohti pystyasentoa).
- 6.1.3 Sivuseisontatuki ei saa liikkeen johdosta palata itsetoimivasti suljettuun asentoon tai toiminta-asentoon.

6.2 **Vakaus kallistetulla pinnalla (3.1.1.1, 3.1.1.2, 3.2.1.1.2 ja 3.2.1.1.3 kohtaa koskevat testit)**

- 6.2.1 Ajoneuvo asetetaan pysäköintilavalle siten, että sivuseisontatuki ja erikseen keskiseisontatuki on aukivedetyssä asennossa tai pysäköintiasennossa ja ajoneuvo lasketaan seisontatuen varaan.

▼**M1**

- 6.2.2 Pysäköintilava siirretään asentoon, jossa sen poikittaiskallistus (pok) on pienin, ja sen jälkeen erillisessä testissä asentoon, jossa sen pitkäittäiskallistus (pik) on pienin, alla olevan taulukon mukaisesti:

Kallistus	Sivuseisontatuki		Keskiseisontatuki	
	Mopo	Moottoripyörä	Mopo	Moottoripyörä
pok (vasemmalle ja oikealle)	5 %	6 %	6 %	8 %
pik alamäessä	5 %	6 %	6 %	8 %
pik ylämäessä	6 %	8 %	12 %	14 %

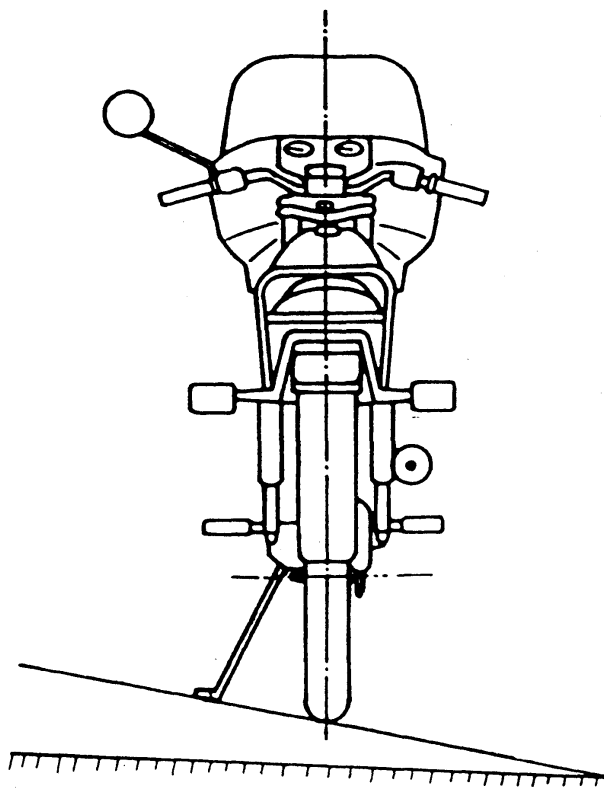
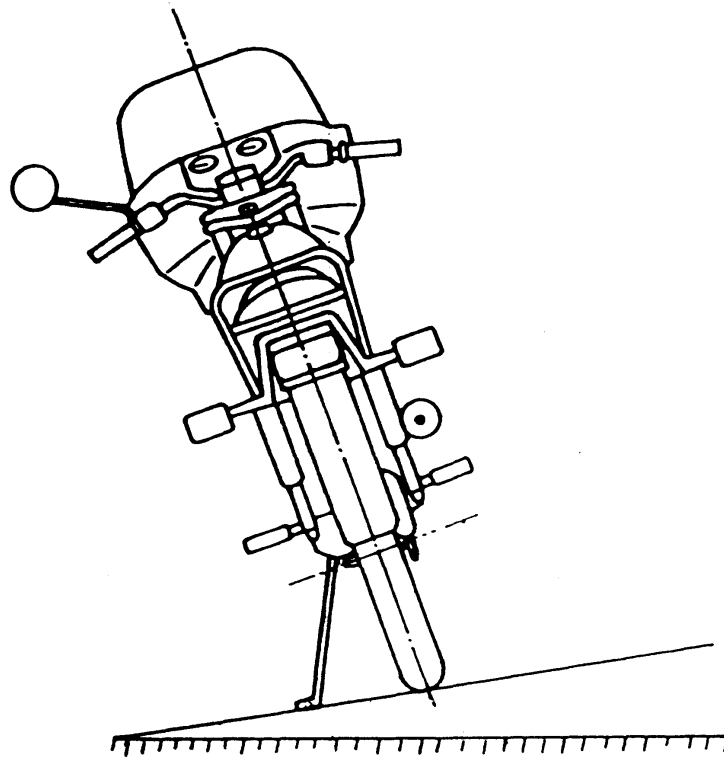
Ks. kuvat 1a, 1b ja 2.

▼**B**

- 6.2.3 Jos ajoneuvo, joka on asetettu kallistetulle pysäköintilavalle, on keskiseisontatuen ja ainoastaan yhden pyörän varassa ja se voidaan pitää tässä asennossa keskiseisontatuella ja joko etu- tai takapyörän koskettaessa alustaa, edellä esitetyt testit on suoritettava ainoastaan silloin, jos ajoneuvo on keskiseisontatuen ja takapyörän varassa, jos muut tässä kohdassa määrätyt vaatimukset täyttyvät.
- 6.2.4 Ajoneuvon on pysyttävä vakaana pysäköintilavaa kallistettaessa jokaisen määrätyn kaltevuuden mukaisesti ja edellä tarkoitettujen vaatimusten täytyessä asianmukaisesti.
- 6.2.5 Tämän menettelyn sijasta pysäköintilava voidaan asettaa määrättyihin kaltevuuksiin ennen ajoneuvon sijoittamista paikoilleen.

▼B

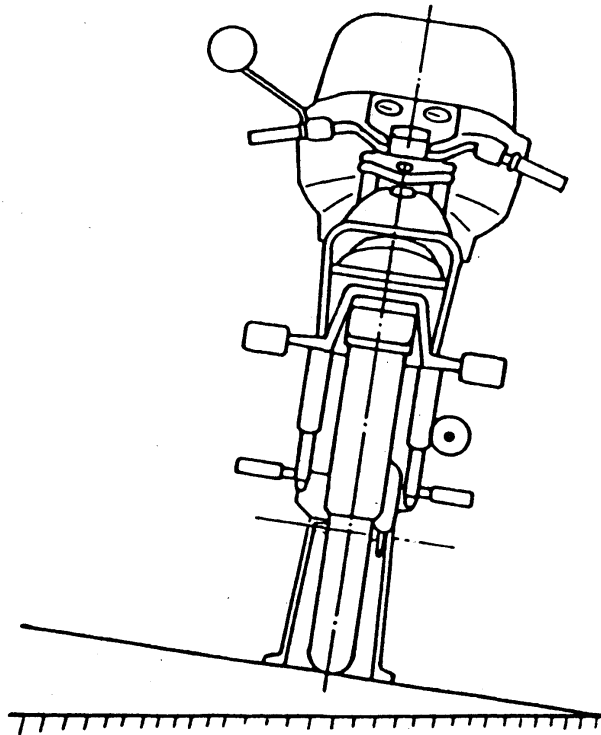
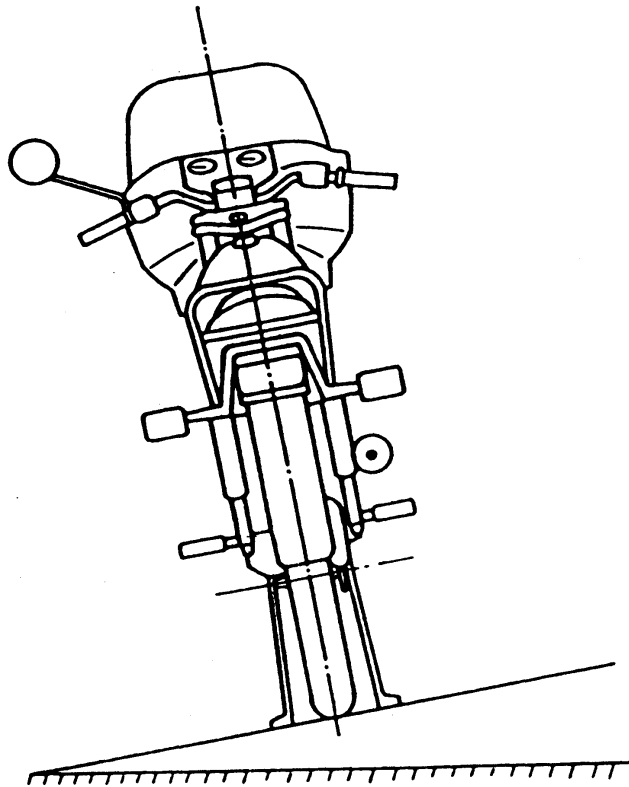
Kuva 1a
Poikittaiskallistus



▼B

Kuva 1b

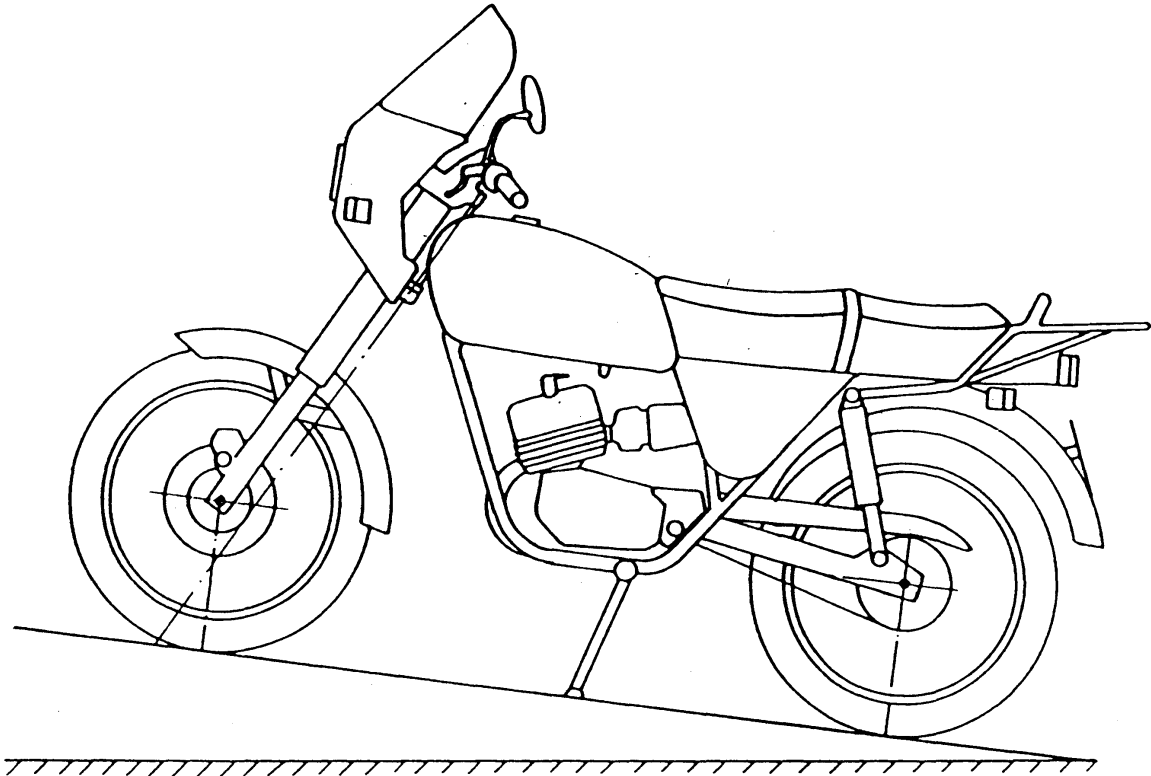
Poikittaiskallistus



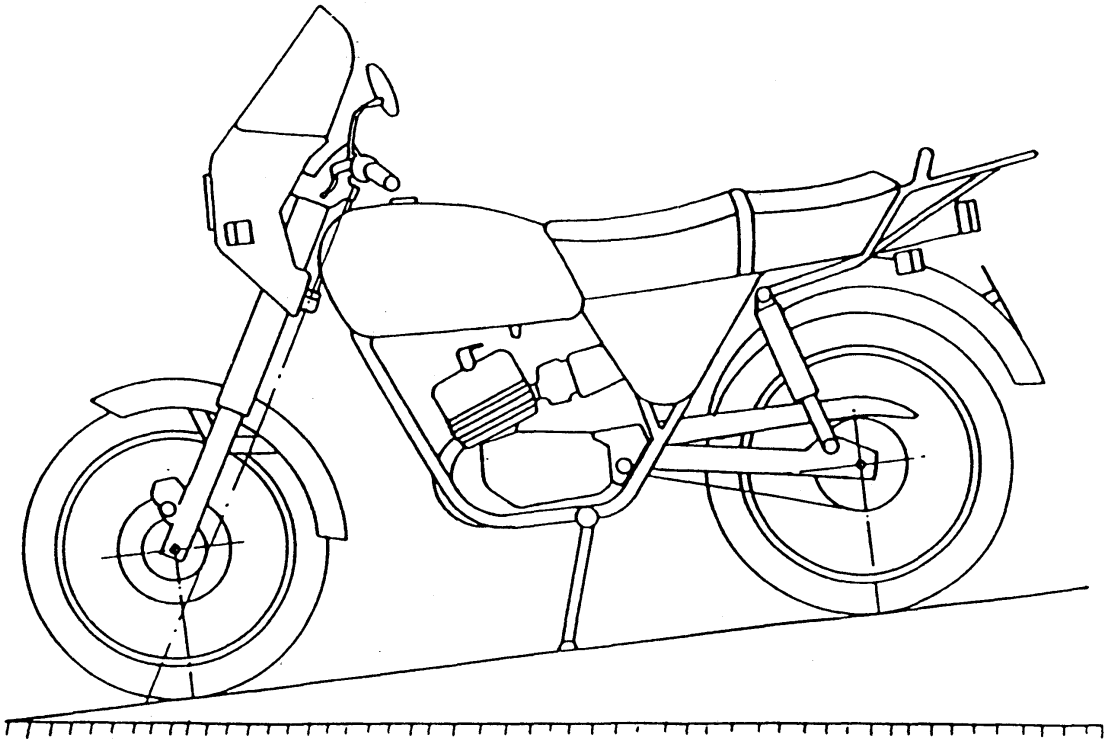
▼B

Kuva 2

Pitkittäiskallistus (pik) ylämäessä



Pitkittäiskallistus (pik) alamäessä



▼B*Lisäys I***Ilmoituslomake kaksipyöräisen moottoriajoneuvotyyppin seisontatuesta**

(Liitetään osan tyyppihyväksyntähakemukseen, jos se esitetään erillään ajoneuvon tyyppihyväksyntähakemuksesta.)

Järjestysnumero (hakijan antama) ...

Kaksipyöräisen moottoriajoneuvotyyppin seisontatukea koskevassa osan tyyppihyväksyntähakemuksessa on eriteltävä tiedot, jotka esitetään direktiivin 92/61/ETY liitteen II seuraavissa kohdissa:

- A osa
 - 0.1
 - 0.2
 - 0.4-0.6
 - 2.1
 - 2.1.1
- B osa
 - 1.3.1.

▼B

Lisäys 2

Viranomaisen nimi

Osan tyyppihyväksyntätodistus kaksipyöräisen moottoriajoneuvotyypin seisontatuesta

MALLI

-:n teknisen tutkimuslaitoksen seloste N:o päiväys
- Osan tyyppihyväksyntänumero Laajennusnumero
1. Ajoneuvon tavaramerkki tai kaupallinen merkki
 2. Ajoneuvotyyppi
 3. Valmistajan nimi ja osoite
 4. Valmistajan edustajan nimi ja osoite (tarvittaessa)
.....
 5. Päivä, jona ajoneuvo toimitettiin testattavaksi
 6. Osan tyyppihyväksyntä annettu/evätty ⁽¹⁾.
 7. Paikka
 8. Päiväys
 9. Allekirjoitus

⁽¹⁾ Tarpeeton viivataan yli.