

31970L0311

L 133/10

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

18.6.1970

SMĚRNICE RADY

ze dne 8. června 1970

o sbližování právních předpisů členských států týkajících se mechanismu řízení motorových vozidel a jejich přípojných vozidel

(70/311/EHS)

RADA EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského hospodářského společenství, a zejména na článek 100 této smlouvy,

Článek 1

s ohledem na návrh Komise,

Pro účely této směrnice se „vozidlem“ rozumí každé motorové vozidlo určené k provozu na pozemních komunikacích, s karoserií nebo bez karoserie, které má nejméně čtyři kola a maximální konstrukční rychlost vyšší než 25 km/h, a jeho přípojná vozidla, s výjimkou kolejových vozidel, zemědělských traktorů a strojů a strojů pro veřejné práce.

s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,

Článek 2

vzhledem k tomu, že technické požadavky, které musí motorová vozidla podle vnitrostátních právních předpisů splňovat, se mimo jiné vztahují na mechanismus řízení;

Členské státy nesmějí odmítnout udělit EHS schválení typu nebo vnitrostátní schválení typu vozidla z důvodů týkajících se jeho mechanismu řízení, pokud tento mechanismus splňuje požadavky stanovené v příloze.

vzhledem k tomu, že se tyto požadavky v jednotlivých členských státech liší; že je proto nutné, aby všechny členské státy zavedly stejné požadavky vedle nebo namísto svých stávajících právních předpisů, zejména aby bylo možné použít u všech typů vozidel postup EHS schvalování typu, který je předmětem směrnice Rady ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel ⁽³⁾,

Článek 3

Změny nezbytné pro přizpůsobení požadavků přílohy technickému pokroku se přijímají postupem stanoveným v článku 13 směrnice Rady ze dne 6. února 1970 o schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 160, 18. 12. 1969 s. 7.

⁽²⁾ Úř. věst. C 10, 27.1.1970, s. 18.

⁽³⁾ Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1.

Článek 4

1. Členské státy uvedou v účinnost předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 18 měsíců od jejího oznámení a neprodleně o nich uvědomí Komisi.

2. Členské státy zajistí, aby bylo Komisi sděleno znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 5

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne 8. června 1970.

Za Radu
předseda
P. HARMEL

PŘÍLOHA

1. DEFINICE

1.1 Mechanismus řízení

„Mechanismem řízení“ se rozumí celek zařízení, jehož účelem je určit směr pohybu vozidla.

Mechanismus řízení sestává z těchto částí:

- ovládací orgán řízení,
- převod řízení,
- řízená kola,
- přívod energie, pokud je jím mechanismus vybaven

1.1.1 Ovládací orgánem řízení

„Ovládacím orgánem řízení“ se rozumí část mechanismu řízení ovládaná řidičem při řízení vozidla.

1.1.2 Převod řízení

1.1.2.1 U motorových vozidel se „převodem řízení“ rozumějí všechny konstrukční části mezi ovládacím orgánem řízení a řízenými koly, s výjimkou zvláštního zařízení, o němž je zmínka v bodu 1.1.4. Převod řízení může být mechanický, hydraulický, pneumatický, elektrický nebo může být založen na kombinaci kterýchkoli těchto druhů.

1.1.2.2 U přípojných vozidel se „převodem řízení“ rozumějí všechny konstrukční části, které přenášejí k řízeným kolům sílu potřebnou k docílení změny směru pohybu vozidla.

1.1.3 Řízená kola

„Řízenými koly“ se rozumějí kola, jejichž poloha vzhledem k podélné ose vozidla může být měněna přímo nebo nepřímo za účelem změny směru pohybu vozidla.

1.1.4 Zvláštní zařízení

„Zvláštním zařízením“ se rozumí část mechanismu řízení, jíž se přivádí přídavná nebo nezávislá energie. Přídavná nebo nezávislá energie může být produkována mechanickým, hydraulickým, pneumatickým nebo elektrickým systémem, nebo systémem, který je kombinací kterýchkoli těchto druhů (např. hydraulické čerpadlo, vzduchový kompresor nebo elektrická baterie).

1.2 Různé druhy mechanismů řízení

1.2.1 V závislosti na zdroji síly, která je zapotřebí k natočení řízených kol, rozlišují se tyto druhy mechanismu řízení:

- 1.2.1.1 *ruční mechanismus řízení*, ve kterém jsou řídicí síly vyvozovány pouze ze svalové síly řidiče;
- 1.2.1.2 *mechanismus řízení s posilovačem*, ve kterém jsou řídicí síly vyvozovány ze svalové síly řidiče a ze zvláštního zařízení uvedeného v bodě 1.1.4.
- 1.2.1.3 *mechanismus strojního řízení*, ve kterém jsou řídicí síly vyvozovány pouze zvláštního zařízení uvedeného v bodě 1.1.4.

1.3 **Ovládací síla řízení**

„Ovládací silou řízení“ se rozumí síla, jíž působí řidič na ovládací orgán řízení při řízení vozidla.

2. POŽADAVKY NA KONSTRUKCI, MONTÁŽ A KONTROLU

2.1 **Obecné požadavky**

- 2.1.1 Mechanismus řízení musí zajišťovat snadné a bezpečné ovládání vozidla; v případě potřeby musí být vybaven posilovačem řízení.

2.2 **Podrobné požadavky**

2.2.1 *Ovládací orgán řízení*

- 2.2.1.1 Ovládací orgán řízení musí být snadno použitelný a ovladatelný. Musí být zkonstruován tak, aby umožňoval plynulou změnu natočení vozidla. Směr pohybu ovládacího orgánu řízení musí souhlasit se zamýšlenou změnou směru jízdy vozidla.

- 2.2.1.2 Ovládací síla řízení, kterou je nutno vynaložit k docílení kruhu otáčení o poloměru 12 m z přímého směru dopředu nesmí překročit 25kg.

V případě, že u mechanismů řízení s posilovačem selže zdroj pomocné energie, nesmí potřebná ovládací síla řízení překročit 60 kg.

- 2.2.1.3 Za účelem kontroly, že je vyhověno požadavkům výše uvedeného bodu 2.2.1.2, musí vozidlo z přímého směru dopředu najet do spirály při rychlosti 10 km/hod. Musí se zaznamenávat ovládací síla řízení působící na volant až do okamžiku, kdy volant dosáhne polohy, v níž vozidlo najede do kruhu otáčení o poloměru 12 m; ovládací síla řízení nesmí překročit stanovené hodnoty. Doba trvání manévru (doba od okamžiku, kdy začne činnost ovládacího orgánu řízení, do okamžiku kdy je provedeno měření) nesmí překročit čtyři vteřiny v normálních případech a šest vteřin, jestliže selže zdroj přídatné energie. Jeden manévr musí být vykonán vlevo a jeden vpravo.

K provedení testu musí být vozidlo naloženo na maximální technicky přípustnou hmotnost; tlak v pneumatikách a rovněž rozložení hmotnosti na nápravy musí udat výrobce.

2.2.2 *Převod řízení*

- 2.2.2.1 Musí být možné řídit vozidlo i v případě celkové nebo částečné poruchy hydraulických, pneumatických nebo elektrických konstrukčních částí převodu řízení.

- 2.2.2.2 Mechanický převod řízení musí být zkonstruován tak, aby vyhovoval všem provozním požadavkům. Musí být snadno přístupný pro účely údržby a kontroly.

2.2.3 Řízená kola

2.2.3.1 Zadní kola nesmějí být jedinými řízenými koly.

2.2.3.2 Motorová vozidla, jejichž zadní kola jsou též řízena, se musí podrobit následující zkoušce:

2.2.3.2.1 Řidič musí udržet zadní kola v přímé dráze na rovné a vodorovné silnici v rychlosti 80 km/hod nebo v maximální konstrukční rychlosti, je-li nižší než 80 km/hod, aniž by učinil jakýkoli abnormální korekční úkon v řízení. (*)

2.2.3.3 Přípojná vozidla se musí také podrobit zkoušce předepsané v bodu 2.2.3.2.1 při rychlosti 80 km/hod nebo při technicky přípustné rychlosti stanovené výrobcem, je-li tato rychlost nižší než 80 km/hod, a to v těchto případech:

- je-li přípojně vozidlo vybaveno více než jednou nápravou s řízenými koly,
- je-li přípojným vozidlem návěs s alespoň jednou nápravou s řízenými koly.

2.2.4 Zvláštní zařízení

2.2.4.1 Mechanismus strojního řízení není povolen.

2.2.4.2 Nemá-li mechanismus řízení s posilovačem svůj vlastní zdroj přídavné energie, musí mít zásobník energie. Jestliže je použitým médiem stlačený vzduch, musí být zásobník stlačeného vzduchu opatřen zpětným ventilem.

2.2.4.3 Musí být možno řídit vozidlo, i když nastane porucha zvláštního zařízení.

(*) Opraveno tiskovou opravou uveřejněnou v Úř. vest. L 196 ze dne 3. září 1970.