

31970L0311

L 133/10

DZIENNIK URZĘDOWY UNII EUROPEJSKIEJ

99.99.9999

DYREKTYWA RADY
z dnia 8 czerwca 1970 r.
w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do układów
kierowniczych pojazdów silnikowych i ic
(70/311/EWG) h przyczep

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 100,

Artykuł 1

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Zgromadzenia ⁽¹⁾,

Dla celów niniejszej dyrektywy „pojazd” oznacza pojazd silnikowy przeznaczony do użytkowania na drogach, z nadwoziem lub bez nadwozia, posiadający przynajmniej cztery koła i maksymalną prędkość konstrukcyjną przekraczającą 25 km/h oraz jego przyczepy, z wyjątkiem pojazdów, które poruszają się na szynach, ciągników leśnych lub rolniczych oraz maszyn i sprzętu do robót publicznych.

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽²⁾,

Artykuł 2

a także mając na uwadze, co następuje:

przepisy techniczne, jakim muszą odpowiadać pojazdy silnikowe na mocy ustawodawstw narodowych, dotyczą między innymi układów kierowniczych;

Państwa Członkowskie nie mogą odmówić przyznania homologacji EWG lub homologacji krajowej pojazdów z powodów dotyczących układu kierowniczego, jeśli spełnia on wymogi przedstawione w Załączniku.

w związku z różnicami, jakie istnieją pomiędzy przepisami krajowymi poszczególnych Państw Członkowskich, zachodzi konieczność przyjęcia przez wszystkie te Państwa - w uzupełnieniu do ich obowiązujących obecnie przepisów krajowych lub w miejsce tych przepisów - jednolitych regulacji, które pozwolą na objęcie wszystkich typów pojazdów homologacją EWG, będącą przedmiotem dyrektywy Rady z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽³⁾,

Artykuł 3

Zmiany niezbędne do dostosowania Załącznika, tak by uwzględnił on postęp techniczny, są przyjmowane zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 13 dyrektywy Rady z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep.

⁽¹⁾ Dz.U. C 160 z 18.12.1969, str. 7.

⁽²⁾ Dz.U. C 10 z 27.1.1970, str. 18.

⁽³⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

Artykuł 4

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy konieczne do wykonania niniejszej dyrektywy w terminie 18 miesięcy od jej ogłoszenia i niezwłocznie informują o tym Komisję.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych na podstawie niniejszej dyrektywy.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich

Sporządzono w Brukseli, dnia 8 czerwca 1970 r.

W imieniu Rady

P. HARMEL

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

1. DEFINICJE

1.1. Układ kierowniczy

Przez „układ kierowniczy” rozumie się kompletne urządzenie, którego funkcją jest zmiana kierunku jazdy pojazdu.

Układ kierowniczy może zawierać:

- kierownicę,
- przekładnię,
- koła kierowane,
- a w konkretnym przypadku – specjalne urządzenie do wytwarzania energii uzupełniającej lub niezależnej.

1.1.1. Kierownica

Przez „kierownicę” rozumie się część wprawianą w ruch bezpośrednio przez kierowcę w celu kierowania pojazdem.

1.1.2. Przekładnia

1.1.2.1. Przez „przekładnię” rozumie się, w pojazdach silnikowych, zespół elementów mieszczących się pomiędzy kierownicą a kołami kierowanymi, z wyłączeniem urządzeń specjalnych wymienionych w ppkt 1.1.4. Przekładnia może być mechaniczna, hydrauliczna, pneumatyczna, elektryczna lub złożona.

1.1.2.2. Przez „przekładnię” w przyczepach rozumie się zespół elementów, które przekazują do kół kierowanych siły konieczne do uzyskania zmiany kierunku jazdy pojazdu.

1.1.3. Koła kierowane

Przez „koła kierowane” rozumie się koła, których kierunek wobec samochodu może być zmieniany bezpośrednio lub pośrednio dla uzyskania zmiany kierunku jazdy pojazdu.

1.1.4. Urządzenie specjalne

Przez „urządzenie specjalne” rozumie się część układu kierowniczego, która wytwarza energię pomocniczą lub niezależną. Energia pomocnicza i niezależna mogą być wytwarzane przez system mechaniczny, hydrauliczny, pneumatyczny, elektryczny lub złożony (na przykład: pompa olejowa, pompa powietrzna, akumulator).

1.2. Różne kategorie układów kierowniczych

1.2.1. W zależności od pochodzenia energii, jaka jest konieczna do skręcania kół kierowanych, rozróżnia się następujące kategorie układów kierowniczych:

- 1.2.1.1. *kierowanie ręczne*, w którym energia ta dostarczana jest wyłącznie przez energię mięśni kierowcy,
- 1.2.1.2. *kierowanie wspomagane*, w którym energia ta jest dostarczana przez energię mięśni kierowcy i specjalne urządzenia, takie jak te, o których mowa w ppkt 1.1.4,
- 1.2.1.3. *mechanizm kierowniczy ze wzmacnianiem*, w którym energia jest dostarczana wyłącznie przez urządzenia specjalne, takie jak te, o których mowa w ppkt 1.1.4.

1.3. Siła kierowania

Przez „siłę kierowania” rozumie się siłę, z jaką kierowca oddziałuje na kierownicę w celu kierowania pojazdem.

2. WYMOGI DOTYCZĄCE KONSTRUKCJI, MONTAŻU I KONTROLI

2.1. Wymogi ogólne

- 2.1.1. Układ kierowniczy musi zapewniać łatwe i pewne prowadzenie pojazdu; jeśli jest to konieczne, pojazd powinien być wyposażony w układ kierowniczy ze wspomaganiami.

2.2. Przepisy szczegółowe

2.2.1. Kierownica

- 2.2.1.1. Kierownica powinna być łatwa w obsłudze i łatwa do uchwycenia; musi być ona tak zaprojektowana, by pozwalała na stopniowe skręcanie. Kierunek ruchu kierownicy musi jasno odpowiadać pożądanej zmianie kierunku jazdy pojazdu.
- 2.2.1.2. Siła kierowania konieczna do skręcenia kierownicy tak, by zakreślić koło o promieniu 12 m, rozpoczynając od linii stycznej, nie powinna przekraczać 25 kg.

W układach kierowniczych ze wspomaganiami, w przypadku niewydolności energii pomocniczej, wymagana siła oddziałująca na kierownicę nie powinna przekraczać 60 kg.

- 2.2.1.3. W celu kontroli wymogu z ppkt 2.2.1.2 pojazd ma wykonać spiralę przy szybkości 10 km/h, ruszając z linii prostej. Do chwili kiedy kierownica przekroczy pozycję odpowiadającą wpisaniu pojazdu w koło o promieniu 12 m notuje się siłę na kierownicy, która nie powinna przekroczyć wymaganych wielkości. Czas trwania manewru (czas od chwili wprawienia kierownicy w ruch do chwili kiedy osiągnie pozycję pomiarową) nie powinien przekroczyć 4 s w warunkach normalnych i 6 s w przypadku niedostatku energii pomocniczej. Należy wykonać skręt w prawo i skręt w lewo.

W czasie badania pojazd powinien mieć maksymalną masę dopuszczalną technicznie; rozłożenie tej masy na osie i ciśnienie w oponach powinny odpowiadać wskazówkom dostarczonym przez producenta.

2.2.2. Przekładnia

- 2.2.2.1. Prowadzenie pojazdu powinno być zapewnione nawet w przypadku niewydolności całkowitej lub częściowej elementów przekładni hydraulicznej, pneumatycznej lub elektrycznej.
- 2.2.2.2. Przekładnie mechaniczne powinny być zaprojektowane w taki sposób, żeby spełniały wszystkie wymagania związane z ich funkcjonowaniem. Powinny być do nich łatwy dostęp w celu konserwacji i kontroli.

- 2.2.3. *Koła kierowane*
- 2.2.3.1. Kołami kierowanymi nie muszą być wyłącznie koła tylne. Przepisu tego nie stosuje się do naczep.
- 2.2.3.2. Pojazdy silnikowe, których tylne koła są także kierowane, muszą być poddane następującemu badaniu:
- 2.2.3.2.1. Kierowca powinien móc je utrzymać w linii prostej, nie wykonując nienormalnego manewru, na drodze płaskiej i poziomej przy szybkości 80 km/h albo przy maksymalnej prędkości konstrukcyjnej, jeśli jest ona niższa niż 80 km/h.
- 2.2.3.3. Także przyczepy powinny zostać poddane próbie przewidzianej w ppkt 2.2.3.2.1 przy szybkości 80 km/h albo przy szybkości technicznie dopuszczalnej zadeklarowanej przez producenta, w następujących przypadkach:
- kiedy jest ona wyposażona w więcej niż jedną oś zaopatrzoną w koła kierowane,
 - kiedy jest naczepą posiadającą co najmniej jedną oś zaopatrzoną w koła kierowane (*).
- 2.2.4. *Urządzenia specjalne.*
- 2.2.4.1. Urządzenia mechanizmu kierowniczego ze wzmacniaczem nie są dopuszczone.
- 2.2.4.2. Kiedy układ kierowniczy ze wspomaganiami nie ma własnego źródła energii pomocniczej, musi mieć zbiornik energii. Jeśli używana energia pochodzi ze sprężonego powietrza, zbiornik sprężonego powietrza musi być chroniony zaworem zaporowym bezpowrotnym.
- 2.2.4.3. Prowadzenie pojazdu powinno być możliwe nawet w przypadku awarii urządzenia specjalnego.
-

(*) Poprawione corrigendą, opublikowaną w Dz.U. L 196 z 3 września 1970 r