

31970L0311

L 133/10

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKEJ ÚNIE

99.99.9999

## SMERNICA RADY

z 8. júna 1970

o aproximácii právnych predpisov členských štátov týkajúcich sa mechanizmu riadenia motorových a ich prípojných vozidiel

(70/311/EHS)

RADA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

so zreteľom na Zmluvu o založení EHS a najmä na jej článok 100,

Článok 1

so zreteľom na návrh Komisie,

Na účely tejto smernice „vozidlo“ znamená akékoľvek motorové vozidlo určené na prevádzku na ceste, s karosériou alebo bez nej, s najmenej štyrmi kolesami a maximálnou konštrukčnou rýchlosťou presahujúcou 25 km/h, a jeho prípojné vozidlo, s výnimkou koľajových vozidiel, poľnohospodárskych traktorov a zariadení a pracovných strojov.

so zreteľom na stanovisko Zhromaždenia <sup>(1)</sup>,

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(2)</sup>,

Článok 2

keďže technické požiadavky, ktoré musia motorové vozidlá spĺňať podľa vnútroštátnych právnych predpisov, sa týkajú medzi iným mechanizmu riadenia;

Žiadny členský štát nesmie odmietnuť udeliť typové schválenie EHS alebo vnútroštátne typové schválenie vozidla z dôvodov týkajúcich sa jeho mechanizmu riadenia, ak tento mechanizmus spĺňa požiadavky uvedené v prílohe.

keďže sa tieto požiadavky líšia medzi jednotlivými členskými štátmi; keďže je vzhľadom na to nevyhnutné, aby všetky členské štáty prijali tie isté požiadavky buď ako dodatok k ich existujúcim pravidlám, alebo namiesto nich, aby bolo najmä umožnené používať typový schvaľovací postup EHS pre každý typ vozidla, ktorý podlieha smernici Rady <sup>(3)</sup> zo dňa 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel;

Článok 3

Zmeny a doplnky potrebné na prispôbenie požiadaviek prílohy technickému pokroku, s výnimkou požiadaviek uvedených v bode I, sa prijímú postupom stanoveným v článku 13 smernice Rady zo 6. februára 1970 o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES C 160, 18.12.1969, s. 7

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES C 10, 27.1.1970, s. 18

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES L 42, 23.2.1970, s. 1

## Článok 4

1. Členské štáty prijímajú opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou v priebehu osemnástich mesiacov po jej oznámení a budú o nich ihneď informovať Komisiu.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie základných ustanovení vnútroštátneho práva, ktoré prijímajú v oblasti upravenej touto smernicou.

## Článok 5

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Luxemburgu 8. júna 1970

Za Radu  
predseda  
P. HARMEL

## PRÍLOHA

## 1. DEFINÍCIE

## 1.1 Mechanizmus riadenia

„Mechanizmus riadenia“ znamená celé zariadenie, ktorého účelom je meniť smer pohybu vozidla.

Mechanizmus riadenia sa môže skladať z:

- ovládacieho orgánu riadenia,
- prevodu riadenia,
- riadených kolies,
- prípadne špeciálneho zariadenia, ktoré je doplnkovým a nezávislým zdrojom energie.

## 1.1.1 Ovládací orgán riadenia

„Ovládací orgán riadenia“ znamená časť priamo ovládanú vodičom na účel riadenia vozidla.

## 1.1.2 Prevod riadenia

1.1.2.1 V prípade motorových vozidiel „prevod riadenia“ znamená všetky komponenty medzi ovládacím orgánom riadenia a riadenými kolesami, s výnimkou osobitného zariadenia podľa bodu 1.1.4. Prevod riadenia môže byť mechanický, hydraulický, pneumatický, elektrický alebo kombinovaný.

1.1.2.2 V prípade prípojných vozidiel „prevod riadenia“ znamená všetky komponenty, ktoré prenášajú na riadené kolesá silu potrebnú na zmenu smeru pohybu vozidla.

## 1.1.3 Riadené kolesá

„Riadené kolesá“ znamenajú kolesá, ktorých orientácia sa vzhľadom na vozidlo môže meniť priamo alebo nepriamo tak, aby sa dosiahla zmena smeru pohybu vozidla.

## 1.1.4 Špeciálne zariadenie

„Špeciálne zariadenie“ znamená časť mechanizmu riadenia, ktoré je doplnkovým a nezávislým zdrojom energie. Zdroj doplnkovej a nezávislej energie môže byť mechanický, hydraulický, pneumatický, elektrický alebo kombinovaný systém (napr. olejové čerpadlo, vzduchové čerpadlo alebo akumulátor).

## 1.2 Rôzne druhy mechanizmov riadenia

1.2.1 Podľa druhu zdroja energie, ktorá je potrebná na vychýlenie riadených kolies, sa rozlišujú nasledovné druhy:

- 1.2.1.1 *mechanizmus ručného riadenia*, v ktorom je riadiaca sila zabezpečená výhradne svalovou silou vodiča;
- 1.2.1.2 *mechanizmus riadenia s posilnením*, v ktorom je riadiaca sila zabezpečená svalovou silou vodiča a špeciálnym zariadením podľa bodu 1.1.4;
- 1.2.1.3 *mechanizmus servoriadenia*, v ktorom je riadiaca sila zabezpečená výhradne špeciálnym zariadením podľa bodu 1.1.4.

### 1.3 **Riadiaca sila**

„Riadiaca sila“ znamená silu, ktorou vodič pôsobí na ovládací orgán za účelom riadenia vozidla.

## 2. POŽIADAVKY NA KONŠTRUKCIU, MONTÁŽ A KONTROLU

### 2.1 **Všeobecné požiadavky**

- 2.1.1 Mechanizmus riadenia musí zabezpečovať ľahké a bezpečné riadenie vozidla; ak je to potrebné, musí byť vybavený posilnením.

### 2.2 **Podrobné požiadavky**

#### 2.2.1 *Ovládací orgán riadenia*

- 2.2.1.1 Ovládací orgán riadenia musí byť ľahko použiteľný a ľahko ovládateľný. Musí byť konštruovaný tak, aby umožňoval postupné vychýlenie. Smer pohybu ovládacieho orgánu musí jednoznačne zodpovedať zamýšľanej zmene smeru jazdy vozidla.

- 2.2.1.2 Riadiaca sila na dosiahnutie otáčania v kruhu s polomerom 12 metrov, počínajúc z polohy pohybu v priamom smere, nesmie presiahnuť 25 kilogramov.

V prípade mechanizmov riadenia s posilnením, nesmie potrebná riadiaca sila presiahnuť 60 kg v prípade zlyhania posilnenia.

- 2.2.1.3 Na účel kontroly splnenia požiadavky uvedenej v bode 2.2.1.2 vyššie, sa vozidlo z jazdy v priamom smere zatáča do špirály pri rýchlosti 10 km/h. Meria sa riadiaca sila na volante až do polohy volantu zodpovedajúcej polomeru kruhu otáčania 12 metrov; riadiaca sila nesmie prekročiť predpísané hodnoty. Trvanie manévra otáčania (čas od začiatku pôsobenia na volant do okamihu dosiahnutia polohy merania) nesmie presiahnuť štyri sekundy v normálnych prípadoch a 6 sekúnd pri zlyhaní posilnenia riadenia. Musí sa vykonať jeden manéver otáčania doprava a jeden doľava.

Pri teste musí byť vozidlo naložené na maximálne technicky prípustnú hmotnosť; maximálna hmotnosť musí byť rozdelená na nápravy podľa údajov výrobcu a pneumatiky musia byť nahustené na predpísaný tlak.

#### 2.2.2 *Prevod riadenia*

- 2.2.2.1 Riaditeľnosť vozidla sa musí zachovať i pri čiastočnej alebo úplnej poruche hydraulických, pneumatických alebo elektrických častí prevodu riadenia.

- 2.2.2.2 Zariadenia na mechanický prevod musia byť konštruované tak, aby spĺňali akúkoľvek prevádzkovú požiadavku. Musia byť ľahko prístupné pre údržbu a kontrolu.

- 2.2.3 *Riadené kolesá*
- 2.2.3.1 Riadenými kolesami nesmú byť len samotné zadné kolesá. Táto požiadavka neplatí pre návesy.
- 2.2.3.2 Motorové vozidlá, v ktorých sú riadenými kolesami tiež zadné kolesá, sa musia podrobiť nasledujúcemu testu:
- 2.2.3.2.1 Vodič musí byť schopný udržať zadné kolesá v priamom smere, bez neprimeraných korektúr, na rovnej a priamej ceste pri rýchlosti 80 kilometrov za hodinu, alebo pri konštrukčnej maximálnej rýchlosti, ak je menšia než 80 kilometrov za hodinu.
- 2.2.3.3 Prípojné vozidlá sa taktiež podrobia testu špecifikovanému v bode 2.2.3.2.1, pri rýchlosti 80 kilometrov za hodinu alebo s maximálnou technicky prípustnou rýchlosťou uvedenou výrobcom, ak je táto menšia než 80 kilometrov za hodinu, v nasledujúcich prípadoch:
- keď má prípojné vozidlo viac ako jednu nápravu s riadenými kolesami,
  - keď je prípojným vozidlom náves, ktorý má aspoň jednu nápravu s riadenými kolesami (\*).
- 2.2.4 *Špeciálne zariadenie*
- 2.2.4.1 Mechanizmus servoriadenia nie je prípustný.
- 2.2.4.2 Ak mechanizmus riadenia s posilnením nemá svoj vlastný zdroj posilovej energie, musí mať zásobník energie. Ak ako energia slúži stlačený vzduch, musí byť zásobník zabezpečený jednosmerným ventilom.
- 2.2.4.3 V prípade poruchy špeciálneho zariadenia musí byť zachovaná možnosť riadenia vozidla.
- 

(\*) Opravené podľa corrigenda uverejneného v Ú. v. ES L 196 z 3. septembra 1970.