

TILSKIPUN EVRÓPUÞINGSINS OG RÁÐSINS 2009/78/EB

2012/EES/7/17

frá 13. júlí 2009

um standara á vélknúnum ökutækjum sem eru á tveimur hjólum (*)

(kerfisbundin útgáfa)

EVROPUÞINGIÐ OG RÁÐ EVRÓPUSAMBANDSINS HAFNA,

með hliðsjón af stofnsáttmála Evrópubandalagsins, einkum 95. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar,

með hliðsjón af álitum efnahags- og félagsmálanefndar Evrópubandalaganna⁽¹⁾,í samræmi við málsmeðferðina sem mælt er fyrir um í 251. gr. sáttmálans⁽²⁾,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

- 1) Tilskipun ráðsins 93/31/EBE frá 14. júní 1993 um standara á ökutækjum sem eru á tveimur hjólum⁽³⁾ hefur verið breytt verulega⁽⁴⁾. Til glöggvunar og hagræðingar ber því að kerfisbinda tilskipunina.
- 2) Í tilskipun 93/31/EBE, sem er ein sértilskipananna sem fjalla um EB-gerðarviðurkenningarkerfið sem kveðið er á um í tilskipun ráðsins 92/61/EBE frá 30. júní 1992 um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum á tveimur eða þremur hjólum en henni var skipt út með tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2002/24/EB frá 18. mars 2002 um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum á tveimur eða þremur hjólum⁽⁵⁾, er mælt fyrir um tækniforskriftir varðandi hönnun og smíði vélknúinna ökutækja á tveimur hjólum að því er varðar standara þeirra. Þessar tækniforskriftir varða samræmingu laga aðildarríkjanna til að gera kleift að EB-gerðarviðurkenningaraðferðin, sem kveðið er á um í tilskipun 2002/24/EB, eigi við um allar gerðir ökutækja. Af því leiðir að ákvæðin, sem mælt er fyrir um í tilskipun 2002/24/EB, sem varða kerfi, íhluti og aðskildar tæknieiningar í ökutækjum, eiga við um þessa tilskipun.

- 3) Þar eð aðildarríkin geta ekki fyllilega náð markmiði þessarar tilskipunar, þ.e. að veita EB-gerðarviðurkenningu íhlutar með tilliti til standara fyrir gerð vélknúns ökutækis á tveimur hjólum, og því verður betur náð á vettvangi Bandalagsins vegna þess hve aðgerðin er umfangsmikil og hefur víðtæk áhrif er Bandalaginu heimilt að samþykkja ráðstafanir í samræmi við dreifræðisregluna eins og kveðið er á um í 5. gr. sáttmálans. Í samræmi við meðalhófsregluna, eins og hún er sett fram í þeirri grein, er ekki gengið lengra en nauðsyn krefur í þessari tilskipun til að ná þessu markmiði.
- 4) Þessi tilskipun skal ekki hafa áhrif á skuldbindingar aðildarríkjanna varðandi fresti til lögleiðingar og beitingar þeirra tilskipana sem eru tilgreindar í B-hluta II. viðauka.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

1. gr.

Tilskipun þessi gildir um standara á allar gerðir vélknúinna ökutækja sem eru á tveimur hjólum eins og um getur í 1. gr. tilskipunar 2002/24/EB.

2. gr.

Aðferðin við að veita EB-gerðarviðurkenningu íhluta varðandi standara á gerð vélknúns ökutækis sem er á tveimur hjólum og skilyrði fyrir frjálsum flutningum slíkra ökutækja skulu vera eins og mælt er fyrir um í II. og III. kafla tilskipunar 2002/24/EB.

3. gr.

Allar breytingar sem nauðsynlegar eru til þess að laga kröfur I. viðauka að tækniframförum skal samþykkja samkvæmt þeirri málsmeðferð sem um getur í 2. mgr. 18. gr. tilskipunar 2002/24/EB.

4. gr.

1. Aðildarríkjunum er óheimilt, af ástæðum sem varða standara:

- að synja um EB-gerðarviðurkenningu fyrir gerð vélknúinna ökutækja sem eru á tveimur hjólum, eða
- að banna að vélknúin ökutæki, sem eru á tveimur hjólum, verði skráð, seld eða tekin í notkun,

(*) Þessi EB-gerð birtist í Stjtið. ESB L 231, 3.9.2009, bls. 8. Hennar var getið í ákvörðun sameiginlegu EES-nefndarinnar nr. 113/2011 frá 21. október 2011 um breytingu á II viðauka (Tæknilegar reglugerðir, staðlar, prófanir og vottun) við EES-samninginn, sjá *EES-viðbætur við Stjórnartíðindi Evrópusambandsins* nr. 70, 22.12.2011, bls. 7.

(1) Stjtið. ESB C 234, 30.9.2003, bls. 20.

(2) Álit Evrópuþingsins frá 25. september 2007 (Stjtið. ESB C 219 E, 28.8.2008, bls. 66) og ákvörðun ráðsins frá 7. júlí 2009.

(3) Stjtið. EB L 188, 29.7.1993, bls. 19.

(4) Sjá A-hluta II. viðauka.

(5) Stjtið. EB L 124, 9.5.2002, bls. 1.

ef standarar slíkra ökutækja eru í samræmi við kröfur þessarar tilskipunar.

2. Aðildarríkin skulu synja um EB-gerðarviðurkenningu fyrir nýja gerð vélknúins ökutækis sem er á tveimur hjólum af ástæðum sem varða standara ef kröfum þessarar tilskipunar er ekki fullnægt.

3. Aðildarríkin skulu senda framkvæmdastjórninni helstu ákvæði úr landslögum sem samþykkt verða um málefni sem tilskipun þessi nær til.

5. gr.

Tilskipun 93/31/EBE, eins og henni var breytt með tilskipuninni sem er tilgreind í A-hluta II. viðauka, er felld úr gildi með fyrirvara um skuldbindingar aðildarríkjanna varðandi fresti til lögleiðingar og beitingar tilskipananna sem eru tilgreindar í B-hluta II. viðauka.

Líta ber á tilvísanir í niðurfelldu tilskipunina sem tilvísanir í þessa tilskipun og skulu þær lesnar með hliðsjón af samsvörunartöflunni í III. viðauka.

6. gr.

Tilskipun þessi öðlast gildi á tuttugasta degi eftir að hún birtist í *Stjórnartíðindum Evrópusambandsins*.

Hún kemur til framkvæmda frá og með 1. janúar 2010.

7. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel 13. júlí 2009.

Fyrir hönd Evrópuþingsins

forseti

H.-G. PÖTTERING

Fyrir hönd ráðsins

forseti

E. ERLANDSSON

I. VIÐAUKI

1. SKILGREININGAR

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- 1.1. „Standari“: búnaður sem er vandlega festur á ökutækið og getur haldið því í lóðréttri (eða því sem næst lóðréttri) stöðu þegar ökumaður yfirgefur það.
- 1.2. „Hliðarstandari“: standari sem styður við ökutækið einungis frá einni hlið þegar hann er færður út eða smellt í opna stöðu þannig að bæði hjólin snerta undirlagið.
- 1.3. „Miðstandari“: standari sem styður við ökutækið með einum eða fleiri snertiflötum milli ökutækis og undirlags þegar honum er smellt í opna stöðu báðum megin við lengdarmiðjuplan ökutækisins.
- 1.4. „Halli á þverveginn (hþ)“: hundraðshlutfall halla á raunverulegu undirlagi þar sem skurðpunktur lengdarmiðjuplans ökutækisins og undirlagsins eru hornrétt á hámarkshallalínu (mynd 1).
- 1.5. „Halli á langveginn (hl)“: hundraðshlutfall halla á raunverulegu undirlagi þar sem lengdarmiðjuplan ökutækisins er samsíða hámarkshallalínu (mynd 2).
- 1.6. „Lengdarmiðjuplan ökutækis“: lengdarsamhverfuplan á afturhjóli ökutækisins.

2. ALMENNAR KRÖFUR

- 2.1. Öll ökutæki sem eru á tveimur hjólum skulu vera með a.m.k. einn standara til að halda þeim stöðugum þegar þau eru kyrrstæð (t.d. þegar þeim er lagt) og er ekki haldið í kyrrstöðu af einhverjum eða með öðrum hætti. Ekki er nauðsynlegt að ökutæki með tvö hjól á sama ási séu með standara en þau skulu uppfylla kröfurnar sem settar eru fram í lið 6.2.2 þegar þeim er lagt (stöðuhemill notaður).
- 2.2. Standarinn skal vera hliðar- eða miðstandari eða bæði.
- 2.3. Þegar standarinn snýst um neðri hluta ökutækisins eða undir því skal/skulu ytri brún(ir) hans smella aftur með ökutækinu svo hann haldist í lokaðri stöðu eða akstursstöðu.

3. SÉRSTAKAR KRÖFUR

3.1. **Hliðarstandarar**

3.1.1. Hliðarstandari skal:

- 3.1.1.1. geta haldið við ökutækið og aukið hliðarstöðugleika þess hvort sem ökutækið er á láréttu undirlagi eða í brekku til að koma í veg fyrir að það halli of mikið (og að það snúist þá um stuðningspunkt hliðarstandarans) eða að það færist of auðveldlega í lóðrétta stöðu eða lengra (og að það sveiflist þá ekki yfir á þá hlið sem hliðarstandarinn styður ekki við),
- 3.1.1.2. geta haldið við ökutækið þannig að það haldist stöðugt þegar því er lagt í brekku í samræmi við lið 6.2.2,
- 3.1.1.3. geta smellið sjálfkrafa aftur í inndregna stöðu eða akstursstöðu:
 - 3.1.1.3.1. þegar ökutækið fer aftur í venjulega (lóðrétta) akstursstöðu
eða
 - 3.1.1.3.2. þegar ökumaður hreyfir ökutækið viljandi fram á við,

- 3.1.1.4. þrátt fyrir kröfurnar sem koma fram í lið 3.1.1.3, vera hannaður og smíðaður þannig að hann smelli ekki sjálfkrafa til baka ef hallahornið breytist óvænt (til dæmis ef þriðji aðili ýtir lauslega við ökutækinu eða ef vindhviða frá ökutæki sem fer hjá lendir á því):
- 3.1.1.4.1. þegar hann er færður út og ökutækinu lagt,
- 3.1.1.4.2. við það að ökutækinu sé hallað þannig að ysta brún hliðarstandarans komi við jörðu,
- og
- 3.1.1.4.3. við það að ökutækið sé skilið eftir í kyrrstöðu.
- 3.1.2. Kröfurnar sem settar eru fram í lið 3.1.1.3 gilda ekki ef ökutækið er hannað þannig að hreyfillinn geti ekki knúið það áfram þegar hliðarstandarinn er færður út.
- 3.2. **Miðstandarar**
- 3.2.1. Miðstandari skal:
- 3.2.1.1. geta haldið við ökutækið með því að ýmist annað eða bæði hjólin snerti undirlagið eða án þess að hjólin snerti undirlagið þannig að ökutækið sé stöðugt:
- 3.2.1.1.1. á láréttu undirlagi,
- 3.2.1.1.2. í hallandi stöðu,
- 3.2.1.1.3. í brekku í samræmi við lið 6.2.2,
- 3.2.1.2. vera fellanlegur aftur sjálfkrafa í inndregna stöðu eða akstursstöðu:
- 3.2.1.2.1. þegar ökutækið er hreyft fram á við til að lyfta miðstandara frá undirlagi.
- 3.2.2. Kröfurnar sem settar eru fram í lið 3.2.1.2 gilda ekki ef ökutækið er hannað þannig að hreyfillinn geti ekki knúið það áfram þegar miðstandarinn er færður út.
4. **AÐRAR KRÖFUR**
- 4.1. Ennfremur er heimilt að ökutæki séu með gaumljósi sem ökumaður sér greinilega þegar hann situr í akstursstöðu, sem lýsir þegar kveikjulás til að ræsa hreyfil ökutækisins hefur verið tengdur og logar þar til standarinn er færður inn eða í akstursstöðu.
- 4.2. Allir standarar skulu vera með kerfi sem heldur þeim í inndreginni stöðu eða akstursstöðu. Kerfið getur ýmist verið með:
- tvenns konar sjálfstæðan búnað t.d. tvo aðskilda gorma eða einn gorm og viðhaldsbúnað eins og t.d. klemmu,
- eða
- einn búnað sem verður að geta starfað án þess að bila a.m.k.
 - 10 000 sinnum ef ökutækið er með tvo standara
- eða
- 15 000 sinnum ef ökutækið er einungis með einn standara.

5. STÖÐUGLEIKAPRÓFANIR
- 5.1. Eftirfarandi prófanir skulu framkvæmdar svo ákvarða megi getu til að halda ökutækinu stöðugu eins og tilgreint er í liðum 3 og 4:
- 5.2. **Ástand ökutækis**
- 5.2.1. Ökutækið skal afhent tilbúið til aksturs.
- 5.2.2. Hjólbarðar skulu loftfylltir upp að þeim þrýstingi sem framleiðandi þeirra mælir með við slíkar aðstæður.
- 5.2.3. Gírskiptingin skal vera í hlutlausum eða, ef um sjálfskiptingu er að ræða, í „kyrrstöðu“ stillingu ef hún er fyrir hendi.
- 5.2.4. Ef ökutækið er með stöðuhemli skal honum beitt.
- 5.2.5. Stýrisbúnaður skal vera í læstri stöðu. Ef hægt er að læsa stýrisbúnaði þegar honum er snúið til vinstri eða hægri skal framkvæma prófunina í báðar áttir.
- 5.3. **Prófunarpallur**
- 5.3.1. Í prófununum sem um getur í lið 6.1 er heimilt að nota flatan, láréttan pall með hörðu og þurru yfirborði sem ekki er sandur á.
- 5.4. **Prófunarbúnaður**
- 5.4.1. Í prófununum sem um getur í lið 6.2 skal nota stöðupall.
- 5.4.2. Stöðupallurinn skal vera með ósveigjanlegu, flötu og rétthyrndu yfirborði sem getur haldið við ökutækið án þess að hægt sé að merkja að hann svigni.
- 5.4.3. Yfirborð stöðupallsins skal vera gætt nægilegum skriðvarnareiginleikum til að koma í veg fyrir að ökutækið renni á undirlaginu í hallaprófunum.
- 5.4.4. Stöðupallurinn skal hannaður þannig að hægt sé að halla honum a.m.k. á þverveginn (hþ) og á langveginn (hl) eins og krafist er í lið 6.2.2.
6. PRÓFUNARAÐFERÐIR
- 6.1. Stöðugleiki á láréttu undirlagi (prófun fyrir lið 3.1.1.4)
- 6.1.1. Þegar ökutækið er á prófunarpallinum er hliðarstandarinn færður út eða settur í kyrrstöðustillingu og ökutækið látið hvíla á honum.
- 6.1.2. Ökutækið er fært til að auka um þrjár gráður þann halla sem lengdarmiðjuplanið og undirlagið mynda (með því að færa ökutækið lóðrétt).
- 6.1.3. Við þetta má hliðarstandarinn ekki smella sjálfkrafa í inndregna stöðu eða akstursstöðu.

- 6.2. **Stöðugleiki á hallandi yfirborði** (prófanir tengdar liðum 3.1.1.1, 3.1.1.2, 3.2.1.1.2 og 3.2.1.1.3)
- 6.2.1. Ökutækið er sett á stöðupall og hliðarstandari og miðstandari, hvor í sínu lagi, færður út eða settur í kyrrstöðustillingu og ökutækið látið hvíla á standaranum.
- 6.2.2. Stöðupallurinn er settur í lágmarkshalla á þverveginn (hþ) og síðan í lágmarkshalla á langveginn (hl) sérstaklega, í samræmi við eftirfarandi töflu:

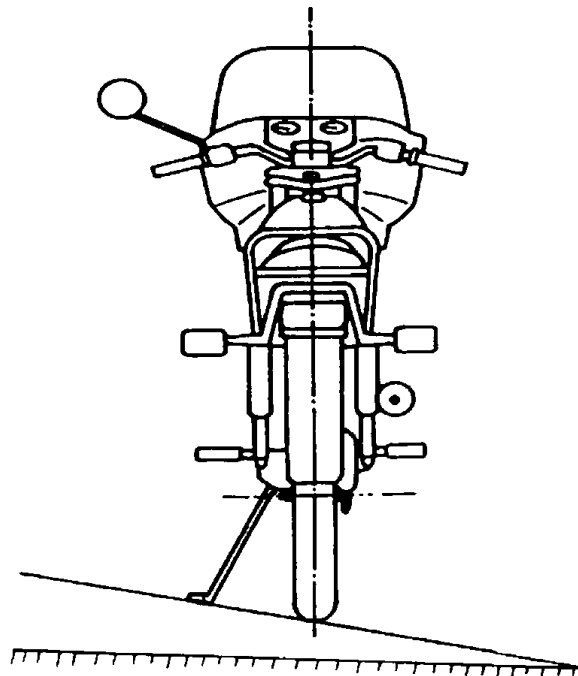
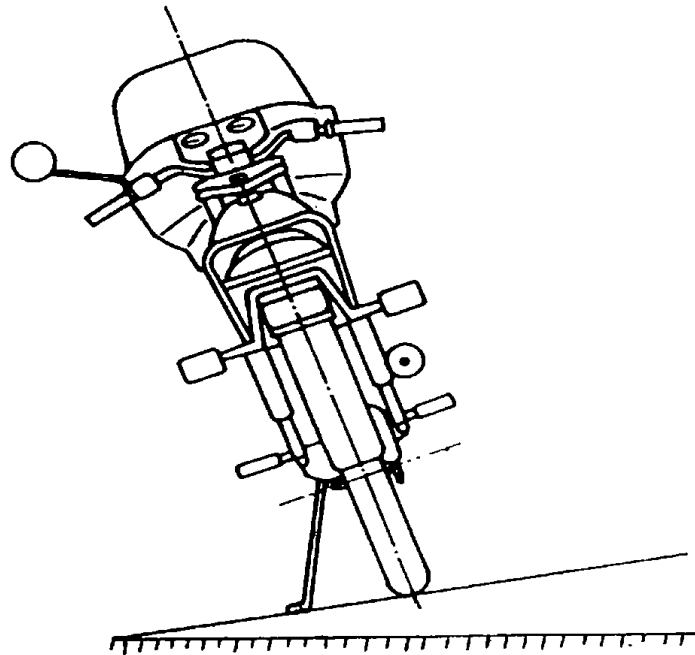
Halli	Hliðarstandari		Miðstandari	
	Létt bifhjól	Bifhjól	Létt bifhjól	Bifhjól
hþ (til vinstri og hægri)	5%	6%	6%	8%
hl niður í móti	5%	6%	6%	8%
hl upp í móti	6 %	8%	12%	14%

Sjá myndir 1a, 1b og 2.

- 6.2.3. Þegar ökutæki á hallandi stöðupalli hvílir á miðstandara og einungis einu hjóli og getur haldist í þeirri stöðu þar sem miðstandari og fram- eða afturhjól snerta undirlagið skal einungis framkvæma prófanirnar sem lýst er hér á undan þegar ökutækið hvílir á miðstandara og afturhjóli að því tilskildu að kröfunum sem fram koma í þessum lið sé fullnægt.
- 6.2.4. Ökutækið skal vera stöðugt þegar stöðupallinum er hallað eins og mikið og krafist er og þegar ofangreindum kröfum hefur verið fullnægt.
- 6.2.5. Einnig er leyfilegt að stöðupallinum sé hallað eins mikið og krafist er áður en ökutækið er sett á sinn stað.

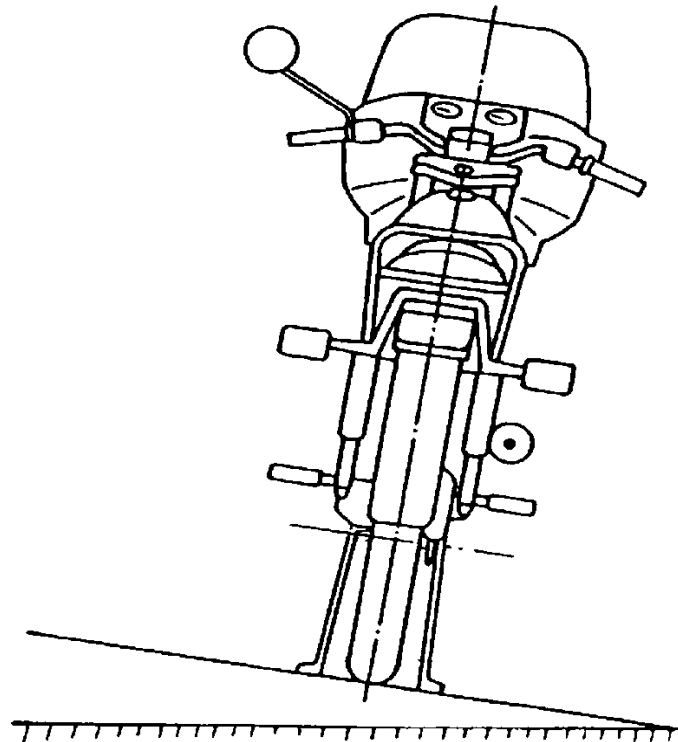
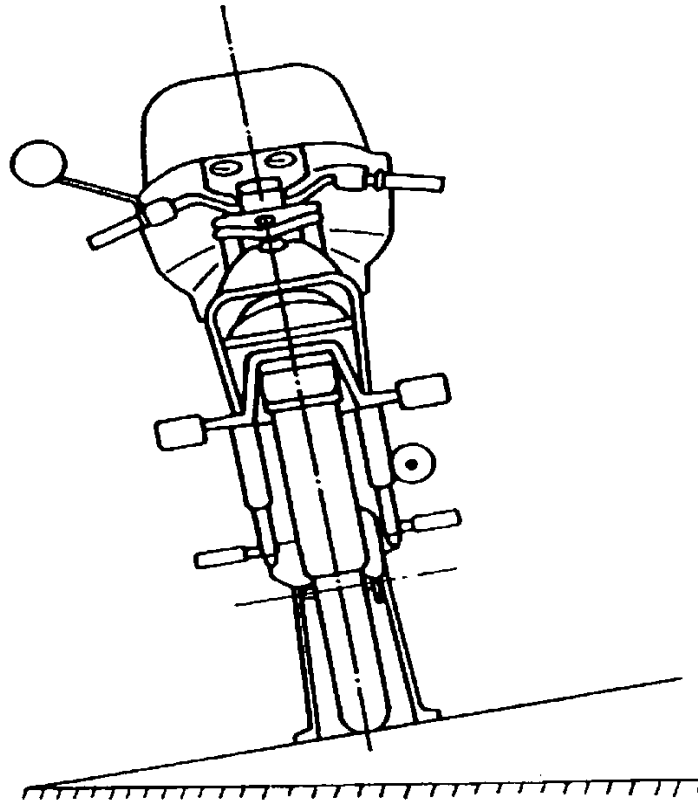
Mynd 1a

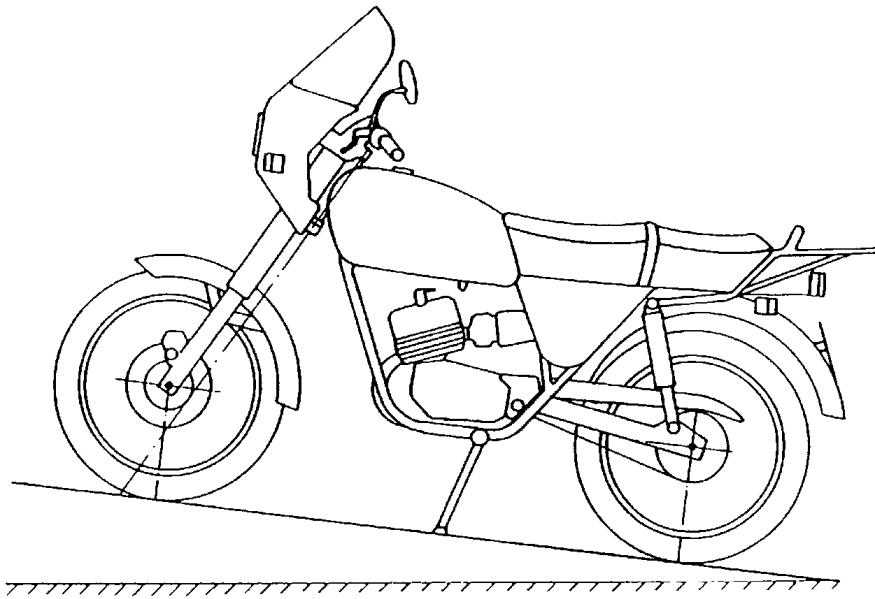
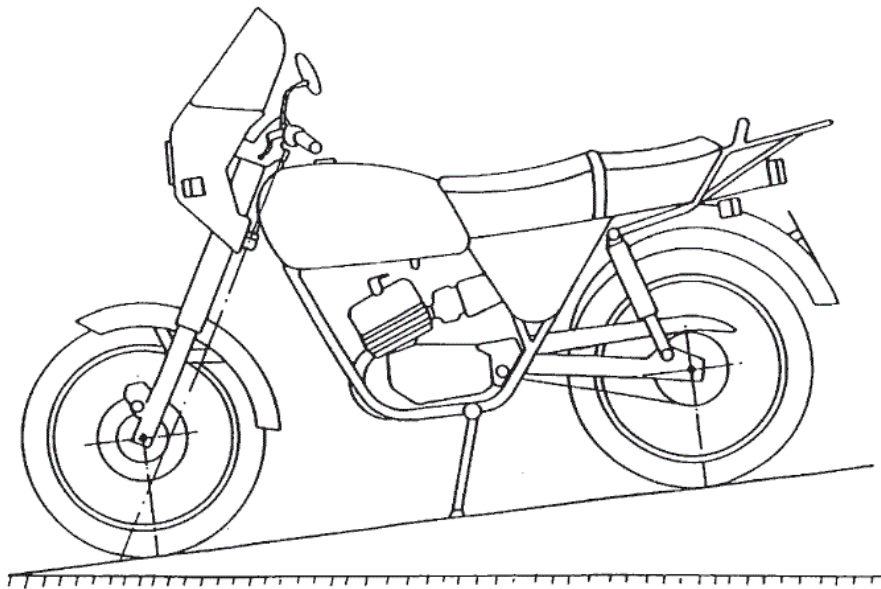
Halli á þverveginn



Mynd 1b

Halli á þverveginn



*Mynd 2***Halli á langveginn — upp í mótí****Halli á langveginn — niður í mótí**

—

1. viðbætur**Upplýsingaskjal varðandi standara á gerð vélknúins ökutækis sem er á tveimur hjólum**

(skal fylgja með umsókn um EB-gerðarviðurkenningu íhlutar ef hún er ekki lögð fram á sama tíma og umsókn um EB-gerðarviðurkenningu á ökutækinu)

Pöntun nr. (sem umsækjandi tilgreinir):

Með umsókn um EB-gerðarviðurkenningu íhlutar með tilliti til standara á gerð ökutækis sem er á tveimur hjólum skulu fylgja upplýsingarnar sem um getur í eftirfarandi liðum II. viðauka við tilskipun 2002/24/EB:

— A-þætti, 1. hluta, liðum:

— 0.1,

— 0.2,

— 0.4 til 0.6,

— 2.1,

— 2.1.1,

— B-þætti, 1. hluta, lið:

— 1.3.1.

—

2. viðbætur

Heiti yfirvalds

EB-gerðarviðurkenningarvottorð ihlutar varðandi standara á gerð vélknúins ökutækis sem er á tveimur hjólum

FYRIRMYND

Skýrsla nr. tækniþjónustu dagsetning

EB-gerðarviðurkenningarnúmer ihlutar: Rýmkunarnúmer:

1. Vörumerki eða viðskiptaheiti ökutækis:

2. Gerð ökutækis:

3. Heiti og heimilisfang framleiðanda:

.....

4. Heiti og heimilisfang fulltrúa framleiðandans (ef við á):

.....

5. Ökutæki afhent til prófunar þann:

6. EB-gerðarviðurkenning ihlutar er veitt/synjað er um EB-gerðarviðurkenningu ihlutar ⁽¹⁾

7. Staður:

8. Dagsetning:

9. Undirskrift:

⁽¹⁾ Strikið yfir það sem á ekki við.

II. VIÐAUKI

A-HLUTI

Niðurfelld tilskipun með breytingum

(sem um getur í 5. gr.)

Tilskipun ráðsins 93/31/EBE (Stjtið. EB L 188, 29.7.1993, bls.19).

Tilskipun framkvæmdastjórnarinnar 2000/72/EB (Stjtið. EB L 300, 29.11.2000, bls. 18).

B-HLUTI

Skrá yfir fresti til lögleiðingar og beitingar í aðildarríkjunum

(sem um getur í 5. gr.)

Tilskipun	Frestur til lögleiðingar	Gildistökudagur
93/31/EBE	14. desember 1994	14. júní 1995 ^(*)
2000/72/EB	31. desember 2001	1. janúar 2002 ^(**)

^(*) Í samræmi við þriðja undirlið 1. mgr. 4. gr. tilskipunar 93/31/EBE:
„Frá þeim degi sem um getur í fyrstu undirgrein mega aðildarríkin ekki, af ástæðum sem varða standara, banna að ökutæki sem eru í samræmi við þessa tilskipun séu tekin í notkun í fyrsta sinn.“

Fyrirnefnd dagsetning er 14. desember 1994, sjá fyrsta undirlið 1. mgr. 4. gr. tilskipunar 93/31/EBE.

^(**) Í samræmi við 2. gr. tilskipunar 2000/72/EB:

1. Frá og með 1. janúar 2002 er aðildarríkjunum óheimilt, af ástæðum sem varða standara:

– að synja um EB-gerðarviðurkenningu fyrir gerð vélknúins ökutækis sem er á tveimur hjólum eða

– að banna að ökutæki, sem eru á tveimur hjólum, verði skráð, seld eða tekin í notkun,

ef standarar slíkra ökutækja eru í samræmi við kröfur samkvæmt tilskipun 93/31/EBE eins og henni er breytt með þessari tilskipun.

2. Frá og með 1. júlí 2002 skulu aðildarríkin synja um EB-gerðarviðurkenningu fyrir nýja gerð ökutækis af ástæðum sem varða standara ef kröfunum í tilskipun 93/31/EBE, eins og henni er breytt með þessari tilskipun, er ekki fullnægt.“

III. VIÐAUKI

SAMSVÖRUNARTAFLA

Tilskipun 93/31/EBE	Tilskipun 2000/72/EB	Þessi tilskipun
1., 2. og 3. gr.		1., 2. og 3. gr.
1. mgr. 4. gr		—
	1. mgr. 2. gr	1. mgr. 4. gr
	2. mgr. 2. gr	2. mgr. 4. gr
2. mgr. 4. gr		3. mgr. 4. gr
—		5. gr.
—		6. gr.
5. gr.		7. gr.
Viðauki		I. viðauki
1. viðbætur		1. viðbætur
2. viðbætur		2. viðbætur
—		II. viðauki
—		III. viðauki