

TILSKIPUN RÁÐSINS NR. 92/62/EBE

frá 2. júlí 1992

um aðlögun að tækniframförum á tilskipun ráðsins nr. 70/311/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi stýrisbúnað vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra

FRAMKVÆMDASTJÓRN EVRÓPUBANDALAGANNA
HEFUR,

með hliðsjón af stofnsáttmála Efnahagsbandalags Evrópu,

með hliðsjón af tilskipun ráðsins nr. 70/311/EBE frá 8. júní 1970, um samræmingu laga aðildarríkjanna varðandi stýrisbúnað vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra ⁽¹⁾ einkum 3. gr.,

og að teknu tilliti til eftirfarandi:

Ítarleg úttekt á tilskipun 70/311/EBE hefur leitt í ljós að mögulegt er að auka umferðaröryggi enn frekar með því að beita fenginni reynslu, nýta tækniframfarir og taka tillit til þess ávinnings sem náðst hefur innan Efnahagsnefndar Sameinuðu þjóðanna fyrir Evrópu, einkum í reglugerð nr. 79 og viðbættum 1 og 2 við hana. Þessu má ná með því að minnka það afl sem beita þarf á stýrishjól ökutækja, með því að koma inn kröfum um aflstýrisbúnað sem notar sama orkugjafa og bremsurnar, með því að taka upp prófun á stýrisbúnaði fyrir ökutæki á meiri hraða, með því að taka upp kröfur um hjálparbúnað við stýri og með því að fara fram á samræmingu í upplýsingaskjali og vottorði um EBE-gerðarviðurkenningu svo að auðveldara verði að tölvuvæða geymslu og miðlun upplýsinga milli umsækjenda og viðurkenningaryfirvalda.

Einnig er nauðsynlegt að laga skilgreiningar og núverandi kröfur að tækniframförum.

Ákvæði þessarar tilskipunar eru í samræmi við álit nefndar um aðlögun að tækniframförum á tilskipunum er fjalla um

⁽¹⁾ Stjtið. EB nr. L 133, 18. 6. 1970, bls. 10.

afnám hindrana í viðskiptum með vélknúin ökutæki sem sett var á stofn samkvæmt 1. mgr. 12. gr. tilskipunar 70/156 ⁽²⁾.

SAMÞYKKT REGLUGERÐ ÞESSA:

1. gr.

1. Tilskipun 70/311/EBE er breytt sem hér segir:

Í 2. gr. komi orðið „viðaukar“ í stað orðsins „viðauki“.

2. Viðaukar þessarar tilskipunar koma í staða viðaukans.

2. gr.

1. Frá og með 1. janúar 1993 er aðildarríkjum óheimilt af ástæðum er varða stýrisbúnað:

— að synja um EBE-gerðarviðurkenningu, útgáfu vottorðs sem kveðið er á um í síðasta undirliði 1. mgr. 10. gr. tilskipunar ráðsins nr. 70/156/EBE eða innlenda gerðarviðurkenningu fyrir gerð ökutækis, eða

— banna að ökutæki verði tekið í notkun,

ef stýrisbúnaðurinn í þeirri gerð ökutækis er í samræmi við ákvæði tilskipunar 70/311/EBE, eins og henni hefur verið breytt með þessari tilskipun.

⁽²⁾ Stjtið. EB nr. L 42, 23. 2. 1970, bls. 1.

2. Frá og með 1. október 1993:

- skulu aðildarríki ekki lengur gefa út afrit af vottorðinu sem kveðið er á um í síðasta undirlið 1. mgr. 10. gr. tilskipunar 70/156/EBE vegna gerðar ökutækis,
- er aðildarríkjum heimilt að synja um innlenda gerðarviðurkenningu fyrir gerð ökutækis,

ef stýrisbúnaðurinn í þeirri gerð ökutækis er ekki í samræmi við ákvæði tilskipunar 70/311/EBE, eins og henni hefur verið breytt með þessari tilskipun.

3. Frá og með 1. október 1995 getur aðildarríki bannað að ökutæki verði tekið í notkun ef stýrisbúnaður þess er ekki í samræmi við ákvæði tilskipunar 70/311/EBE eins og henni hefur verið breytt með þessari tilskipun.

3. gr.

1. Aðildarríkin skulu samþykkja nauðsynleg ákvæði að fara tilskipun þessari fyrir 1. janúar 1993 og tilkynna framkvæmdastjórninni það þegar í stað. Þegar aðildarríkin samþykkja þessi ákvæði skal vera í þeim tilvísun í þessa tilskipun eða þeim fylgja slík tilvísun þegar

þau verða birt opinberlega. Aðildarríkin skulu setja nánari reglur um slíka tilvísun.

2. Aðildarríkin skulu tryggja að framkvæmdastjórninni berist texti þeirra ákvæða í landslögum sem þau samþykkja á því sviði sem tilskipun þessi nær til.

4. gr.

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Brussel, 2. júlí 1992

Fyrir hönd framkvæmdastjórnarinnar,

Martin BANGEMANN

varaforseti.

VIÐAUKI

„VIÐAUKAR VIÐ TILSKIPUN 70/311/EBE

SKRÁ YFIR VIÐAUKA

- | | |
|----------------------|---|
| <i>I. viðauki:</i> | Skilgreiningar, umsókn um EBE-gerðarviðurkenningu og forskriftir |
| <i>II. viðauki:</i> | Upplýsingaskjal |
| <i>III. viðauki:</i> | Hemlavirkni ökutækja sem nota sama orkugjafa fyrir stýri og hemla |
| <i>IV. viðauki:</i> | Viðbótarákvæði um ökutæki með aukastýrisbúnað |
| <i>V. viðauki:</i> | Ákvæði fyrir eftirvagna sem hafa alveg vökvaknúna stýrisvél |
| <i>VI. viðauki:</i> | Gerðarviðurkenningavottorð |

I. VIDAUKI

SKILGREININGAR, UMSÓKN UM EBE-GERÐARVIÐURKENNINGU OG FORSKRIFTIR

1. SKILGREININGAR

Í þessari tilskipun er merking eftirfarandi hugtaka sem hér segir:

- 1.1. *viðurkenning ökutækis*: viðurkenning á ökutæki með tilliti til stýrisbúnaðar þess;
- 1.2. *gerð ökutækis*: flokkur sem í eru sams konar ökutæki og ekki er munur á að því er varðar þá gerð sem framleiðandinn gefur upp og/eða ekki eru ekki með mismunandi stýrisbúnað;
- 1.3. *stýrisbúnaður*: öll þau tæki sem gegna því hlutverki að ákvarða akstursstefnu ökutækisins.
Stýrisbúnaður samanstendur af:
 - stýrishjóli,
 - stýrisvél,
 - stýrðum hjólum,
 - orkukerfi, ef það er til staðar;
- 1.3.1. *stýrishjól*: sá hluti stýrisbúnaðar sem stjórnar því hvernig hann vinnur; því má ýmist beita með eða án beinnar íhlutunar ökumans. Í stýrisbúnaði þar sem stýrisaflið leiðir alfarið eða að hluta af átaki ökumansins á stýrishjólinu telst það ná allt að þeim stað þar sem stýriskraftinum er umbreytt með vélrænum hætti, vökvaafli eða raforku;
- 1.3.2. *stýrisvél*: nær til allra hluta stýrisbúnaðarins sem stuðla að því að leiða stýrisafl frá stýrishjólinu og niður í stýrðu hjólin. Hún nær til allra hluta frá stýrishjólinu og niður að þeim stað þar sem átaki ökumansins er umbreytt með vélrænum hætti, vökvaafli eða raforku;
- 1.3.3. *stýrð hjól*: hjólin sem hægt er að breyta beint eða óbeint um stefnu á gagnvart lengdarás ökutækisins til þess að ákvarða akstursstefnu þess. (Með stýrðum hjólum er einnig átt við ásinn sem hjólunum er snúið um til þess að ákvarða akstursstefnu ökutækisins);
- 1.3.4. *orkukerfi*: nær til þeirra hluta stýrisbúnaðarins sem veita til þess orku og, eftir atvikum, vinna úr henni og geyma. Einnig nær þessi skilgreining til hvers konar geymslukúta fyrir orkumiðil og bakstreymislagna en ekki hreyfils ökutækisins (nema í því tilviki sem um ræðir í lið 4.1.3) né tengingar hans við orkugjafann;
 - 1.3.4.1. *orkugjafi*: sá hluti orkukerfisins sem framleiðir orkuna í réttu formi, t.d. vökvaþrýstidæla, loftþjappa;
 - 1.3.4.2. *orkugeymir*: sá hluti orkukerfisins sem varðveitir orkuna sem orkugjafinn framleiðir;
 - 1.3.4.3. *geymslukútur*: sá hluti orkukerfisins sem geymir orkumiðilinn við um það bil umhverfisloftþrýsting.
- 1.4. **Kennistærðir stýringar**
 - 1.4.1. *stýriskraftur*: kraftur sem beitt er á stýrishjól til þessa að stýra ökutækinu;
 - 1.4.2. *stýristími*: tíminn frá því að fyrst er hreyft við stýrishjólinu til þess að stýrðu hjólin hafa náð tilteknu stýrishorni;
 - 1.4.3. *stýrishorn*: hornið milli vörpunar af lengdarás ökutækisins annars vegar og hins vegar skurðarlínu af plani hjólsins (sem er miðjuplan hjólbarðans hornrétt á snúningsás hjólsins) og yfirborðs akbrautarinnar;
 - 1.4.4. *stýrisafl* allir þeir kraftar sem koma við sögu í stýrisvélinni;
 - 1.4.5. *meðalstýrishlutfall*: hlutfallið milli tilfærslu stýrishjólsins í gráðum talið og meðaltalsins fyrir heildartilfærslu stýrðu hjólanna við fulla beygju frá einni hlið til annarrar;

- 1.4.6. *beygjuhringur*: hringur sem ofanvarpanir frá öllum punktum niður á jörð frá ökutækinu rúmast innan í, nema frá speglum utan á og stefnuljósum að framan, þegar ökutækinu er ekið heilan hring;
- 1.4.7. *nafnradius stýrishjóls*: er stysta fjarlægðin frá snúningsmiðju hjólsins út á ytri brún þess. Sé um að ræða annað stjórtæki, er hér átt við fjarlægðina frá snúningsmiðjunni út á þann stað þar sem stýriskraftinum er beitt. Sé um að ræða fleiri en einn slíkan stað þar sem taka má á stjórtækinu skal sá valinn þar sem mest þarf að taka á.
- 1.5. **Gerðir stýrisbúnaðar**
- Með hliðsjón af því hvernig stýrisafl er framkallað er gerður greinarmunur á eftirtöldum gerðum stýrisbúnaðar:
- 1.5.1. **Á vélknúnum ökutækjum**
- 1.5.1.1. *handvirkur stýrisbúnaður*: þar sem stýrisafl stafar alfarið af vöðvastyrk ökumanns;
- 1.5.1.2. *aflstýrisbúnaður*: þar sem stýrisafl stafar bæði af vöðvastyrk ökumanns og orkukerfinu eða -kerfunum;
- 1.5.1.2.1. Stýrisbúnaður þar sem stýrisaflíð stafar alfarið af einu eða fleiri orkukerfum þegar tækið starfar rétt, en ökumaður getur gripið inn í og stýrt alfarið með eigin líkamsstyrk ef til bilunar kemur (samhæft kerfi) skal einnig teljast aflstýrisbúnaður;
- 1.5.1.3. *algjör aflstýrisbúnaður*: þegar stýrisafl myndast alfarið í einu eða fleiri orkukerfum;
- 1.5.1.4. *sporgöngubúnaður*: kerfi sem hannað er til að breyta stýrishorninu á einu eða fleiri hjólum einungis þegar kraftar eða tregða verka á það sem stafa af snertingu við akbrautina.
- 1.5.2. **Fyrir eftirvagna**
- 1.5.2.1. *Sporgöngubúnaður*: sjá lið 1.5.1.4 hér að ofan.
- 1.5.2.2. *Líðskiptur stýrisbúnaður*: þar sem stýrisafl er framkallað með því að dráttartækið skiptir um stefnu og stefnubreyting á stýrðu hjólum eftirvagnsins fylgir algjörlega breytingum sem verða á innbyrðis afstöðu dráttartækis og eftirvagns;
- 1.5.2.3. *sjálfstýrisbúnaður*: þar sem stýrisafl er framkallað með því að breyta stefnu dráttartækisins og hreyfing stýrðu vagnhjólanna er fasttengd við hornið annars vegar milli lengdaráss grindar vagnsins eða þunga sem kemur í hans stað og hins vegar lengdaráss neðri grindarinnar sem ásarnir eru tengdir við.
- 1.5.3. Gerður er greinarmunur á eftirtöldum gerðum stýrisbúnaðar eftir því hvernig stýrðum hjólum þeirra er komið fyrir:
- 1.5.3.1. *framhjólástýrisbúnaður*: þar sem einungis hjólin á framásnum eru stýrð. Þetta nær til allra hjóla sem stýrt er í sömu átt;
- 1.5.3.2. *afturhjólástýrisbúnaður*: þar sem einungis hjólin á afturásnum eru stýrð. Þetta nær til allra hjóla sem stýrt er í sömu átt;
- 1.5.3.3. *fjölhjólástýrisbúnaður*: þar sem hjólin á einum eða fleiri ásum að framan eða að aftan er stýrð;
- 1.5.3.3.1. *alhjólástýrisbúnaður*: þar sem öll hjólin eru stýrð;
- 1.5.3.3.2. *sveigstýrisbúnaður*: þar sem stýrisafl veldur innbyrðis breytingum á hlutum undirvagns.
- 1.5.3.4. Viðbótarstýrisbúnaður (ASE): þar sem afturhjól ökutækja í flokkum M og N eru stýrð til viðbótar við við framhjólin í sömu stefnu og framhjólin eða öfugt og/eða stýrishorni framhjóla og/eða afturhjóla er hægt að breyta í samræmi við hreyfingu ökutækisins.

1.6. Gerðir stýrisvéla

Gerður er greinarmunur á eftirtöldum gerðum stýrisvéla eftir því hvernig stýrisaflinu er miðlað:

- 1.6.1. *algjörlega vélræn stýrisvél*: stýrisvél þar sem stýrisaflinu er alfarið miðlað á vélrænan hátt;
- 1.6.2. *algjörlega vökvaknúin stýrisvél*: stýrisvél þar sem stýrisaflinu er einhvers staðar miðlað alfarið með vökvaafli;
- 1.6.3. *algjörlega rafknúin stýrisvél*: stýrisvél þar sem stýrisaflinu er einhvers staðar miðlað alfarið með rafafli;
- 1.6.4. *samsett stýrisvél*: stýrisvél sem er þannig úr garði gerð að stýrisaflinu er miðlað að hluta til með tveimur af ofangreindum aðferðum;
 - 1.6.4.1. *samsett vélræn stýrisvél*: stýrisvél þar sem hluta stýrisaflsins er miðlað með algjörlega vélrænum hætti og öðrum hluta með:
 - 1.6.4.1.1. vökvaafli eða vélar/vökvaafli eða
 - 1.6.4.1.2. rafafli eða vélar/rafafli eða
 - 1.6.4.1.3. loftafli eða vélar/loftafli.

Ef vélræni hlutinn í einhverjum af ofangreindum samsettum stýrisvélum er einungis ætlaður til að gefa upplýsingar um stöðu hjólanna og er of veikbyggður til að miðla öllu stýrisaflinu, skal litið á þetta samsetta kerfi eftir atvikum sem algjörlega vökvaknúið, algjörlega rafknúið eða algjörlega loftknúið;

- 1.6.4.2. *aðrar samsettar stýrisvélar*: sérhver önnur samsetning af ofangreindum stýrisvélum.

2. UMSÓKN UM EBE-GERÐARVIÐURKENNINGU

- 2.1. Framleiðandi ökutækis leggur fram umsókn um gerðarviðurkenningu fyrir gerð ökutækis að því er varðar stýrisbúnað.
- 2.2. Henni skulu fylgja þær upplýsingar sem krafist er í upplýsingaskjalinu sem fylgir II. viðauka.
- 2.3. Ökutæki sem dæmigert er fyrir þá gerð ökutækja sem sótt er um viðurkenningu á skal afhent tækniþjónustunni sem annast gerðarprófanirnar.

3. EBE-GERÐARVIÐURKENNING

Yfirvald það sem veitir EBE-gerðarviðurkenningu samkvæmt þessum viðauka skal gefa út vottorð með því sniði sem sjá má á fyrirmyndinni í VI. viðauka.

4. ÁKVÆÐI UM SMÍÐI

4.1. Almenn ákvæði

- 4.1.1. Stýrisbúnaður á að tryggja að auðvelt og öruggt sé að stjórna ökutækinu allt að þeim hámarkshraða sem það er hannað fyrir eða að tæknilega leyfilegum hámarkshraða sé um eftirvagna að ræða. Hjólin skulu búa yfir tilhneigingu til að leita inn að miðju þegar prófun fer fram í samræmi við lið 5. Ökutækið skal uppfylla kröfurnar í lið 5.2 þegar um er að ræða vélknúin ökutæki og kröfurnar í lið 5.3 fyrir eftirvagna.

Ef ökutæki er búið viðbótarstýrisbúnaði skal það ennfremur uppfylla kröfur IV. viðauka. Eftirvagnar sem búnir eru algjörlega vökvaknúnum stýrisvélum skulu ennfremur uppfylla kröfur V. viðauka.

- 4.1.1.1. Mögulegt þarf af vera að aka á þeim hámarkshraða sem ökutækið er hannað fyrir eftir beinum vegarkafila án þess að ökumaður þurfi að lagfæra stefnuna óvenjulega mikið og án þess að stýriskerfið titri.

- 4.1.1.2. Hreyfing stýrishjóls og stýrðra hjóla þarf að vera samstillt nema þar sem hjólum er stýrt með viðbót-arstýrisbúnaði.
- 4.1.1.3. Hreyfing stýrishjóla og stýrðra hjóla þarf að vera samstillt hlutfallslega nema þar sem hjólum er stýrt með viðbótarstýrisbúnaði.
- 4.1.2. Stýrisbúnaðurinn skal vera þannig hannaður, smíðaður og ásettur að hann geti staðist það álag sem hann verður fyrir við venjulega notkun ökutækisins eða samtengds ökutækis. Hámarksstýrishorn má ekki takmarkast á neinn hátt í stýrisvél nema það sé með búnaði sem gagngert er hannaður í þessu augnamiði.
- 4.1.2.1. Sé annars ekki getið skal litið svo á að í skilningi þessarar tilskipunar geti ekki orðið fleiri en ein bilun á hverjum tíma í stýrisbúnaðinum og að tveir ásar í hjólastelli skulu skoðast sem einn ás.
- 4.1.3. Komi til þess að hreyfillinn stöðvist eða að hluti stýrisbúnaðar bili, að frátöldum þeim hlutum sem taldir eru upp í lið 4.1.4, skal stýrisbúnaðurinn ætíð standast kröfur liðar 5.2.6 þegar um vélknúin ökutæki er að ræða og kröfu liðar 5.3 þar sem eftirvagnar eiga í hlut.
- 4.1.4. Eftir ákvæðum þessarar tilskipunar skulu stýrð hjól, stýrishjól og allir vélrænir hlutar stýrisvélarinnar ekki teljast líklegir til bilunar ef þeir eru nægilega stórir, ef auðvelt er að komast að þeim og ef þeir búa yfir öryggiseiginleikum sem eru að minnsta kosti sambærilegir við þá sem mælt er fyrir um fyrir aðra helstu íhluta ökutækisins (eins og hemlakerfi). Ef bilun í einhverjum þessara hluta er líkleg til að valda því að ökutækið verði stjórnlaust skal sérhver slíkur hluti smíðaður úr málm eða úr efni sem býr yfir sambærilegum eiginleikum og má ekki aflagast verulega við eðlilega notkun stýriskerfisins.
- 4.1.5. Vekja þarf athygli ökumannsins á öllum bilunum sem verða í stýrisvél, nema þær séu alfarið vélrænar. Þegar um er að ræða vélknúin ökutæki ber að líta svo á að það sé viðvörðun þegar stýrisafl þyngist. Á eftirvögnum er heimilt að nota vélræna aðvörðun. Komi til bilunar er heimilt að meðalstýrishlutfall breytist að því tilskildu að ekki sé farið upp fyrir það stýrisafl sem greint er frá í lið 5.2.6 hér að aftan.
- 4.1.6. Stýrisbúnaður sem er alveg loftknúinn, alveg rafknúinn, alveg vökvaknúinn eða með annars konar samsetta stýrisvél en lýst er í lið 1.6.4.2 er bannaður nema sérstökum ákvæðum þar að lútandi verði bætt við ákvæði þessarar tilskipunar.
- 4.1.6.1. Bann þetta nær ekki til:
- viðbótarstýrisbúnaðar (ASE) með alveg rafknúinni eða vökvaknúinni stýrisvél fyrir ökutæki í flokkum M og N,
 - stýrisbúnaðar með alveg vökvaknúinn stýrisvél í ökutæki af flokki O.
- 4.2. **Sérstök ákvæði**
- 4.2.1. Stýrishjól
- 4.2.1.1. Ef ökumaðurinn handleikur stýrishjólið beint;
- 4.2.1.1.1. verður það að vera meðfærilegt;
- 4.2.1.1.2. verður hreyfing stýrishjólans að samsvara fyrirhugaðri breytingu á akstursstefnu ökutækisins;
- 4.2.1.1.3. verður sambandið milli hreyfingar stýrishjólans annars vegar og stýrishorns hins vegar, að viðbótarstýrisbúnaði frátöldum, að vera samfelt og einhalla.
- 4.2.2. Stýrisvél
- 4.2.2.1. Stillingarbúnaður fyrir vísun framhjóra verður að vera þannig gerður að eftir stillingu sé hægt að læsa stillanlegu íhlutunum í nýrri stöðu með þar til gerðum læsingum.
- 4.2.2.2. Stýrisvél sem hægt er að aftengja þannig að hún nái til mismunandi uppsetningar ökutækis (t. d. stækkanlegra eftirvagna) verður að hafa læsingu sem tryggir að íhlutum verður aftur komið í rétta stöðu; sé læsingin sjálfvirk skal viðbótaröryggislæsing sem hægt er að beita handvirkt vera til staðar.
- 4.2.3. Stýrð hjól
- 4.2.3.1. Afturhjólin skulu ekki vera einu stýrðu hjólin. Þessi krafa gildir þó ekki um festivagna.

- 4.2.3.2. Eftirvagnar (þó ekki festivagnar) sem hafa fleiri en einn ás með stýrðum hjólum og festivagnar sem hafa að minnsta kosti einn ás með stýrðum hjólum verða að uppfylla skilyrðin sem sett eru í lið 5.3 hér að aftan. Þó er ekki nauðsynlegt að eftirvagnar með sporgöngubúnaði fari í prófun samkvæmt lið 5.3 ef hlutfall milli áspunga óstýrða ássins og sporgönguássins er jafnt og eða meira en 1,6 við öll hleðsluskilyrði.
- 4.2.4. Orkukerfi
- 4.2.4.1. Sami orkugjafi getur verið notaður fyrir bæði stýrisbúnað og hemla. Þó skal eftirtöldum skilyrðum fullnægt komi til bilunar í annaðhvort orkukerfi eða öðru hvoru kerfanna:
- 4.2.4.1.1. stýrisbúnaðurinn skal uppfylla kröfur liðar 5.2.6.
- 4.2.4.1.2. Ef bilun verður í orkugjafa má hemlavrirkni í fyrstu beitingu hemla ekki fara niður fyrir þau mörk sem mælt er fyrir um fyrir aksturshemla, eins og frá er greint í III. viðauka⁽¹⁾.
- 4.2.4.1.3. Ef bilun verður í orkukerfi verður hemlavrirkni að uppfylla fyrirmælin í III. viðauka⁽¹⁾.
- 4.2.4.1.4. Ef vökvinn lækkar svo mikið í geymslukútnum að líkur eru á að stýris- eða hemlaátak þyngist verður að aðvara ökumanninn með hljóðmerki eða ljósmerki. Heimilt er að þessi aðvörunarbúnaður sé samtengdur þeim sem varar við hemlabilun; ökumanni verður að vera kleift að ganga úr skugga um að aðvörunarmerki vinni rétt.
- 4.2.4.2. Heimilt er að nota sama orkugjafa fyrir stýrisbúnað og önnur kerfi en hemla að því tilskildu að ökumaður fái viðvörun með hljóðmerki eða ljósmerki ef vökvinn lækkar svo mikið í geymslukútnum að líkur eru á að stýrisafl þyngist; ökumanni verður að vera kleift að ganga úr skugga um að aðvörunarmerki vinni rétt.
- 4.2.4.3. Aðvörunarbúnaðurinn verður að vera tengdur beint og varanlega við straumkerfi ökutækisins. Þegar hreyfillinn er í gangi við eðlilegar aðstæður og engrar bilunar verður vart í stýrisbúnaði má aðvörunarbúnaðurinn ekki gefa frá sér neitt merki nema þann tíma sem það tekur að hlaða orkugeyminn eða -geymanu eftir að hreyfillinn er ræstur.
5. ÁKVÆÐI UM PRÓFANIR
- 5.1. Almenn ákvæði
- 5.1.1. Prófunin skal gerð á láréttum fleti sem veitir gott grip.
- 5.1.2. Meðan prófun eða prófanir fara fram skal ökutækið hlaðið allt að tæknilega leyfilegum hámarks massa og tæknilega leyfilegu hámarksálagi á stýrða ása. Ef um er að ræða ása með viðbótarstýrisbúnaði skal prófunin endurtekin þegar ökutækið hefur verið hlaðið allt að tæknilega leyfilegum hámarks massa og tæknilega leyfilegt hámarksálag sett á ásin sem er með viðbótarstýrisbúnaði.
- 5.1.3. Áður en prófun er gerð skal þess gætt að loftþrýstingur í hjólbörðum sé sá sem framleiðandi mælir fyrir um miðað við þá hleðslu sem greindir í lið 5.1.2 og kyrrstætt ökutæki.
- 5.2. Ákvæði fyrir vélknúin ökutæki
- 5.2.1. Mögulegt verður að vera að ná 50 m beygjuradís út frá snertilínu án þetta að stýrisbúnaðurinn titri óvenju mikið á eftirtöldum hraða:
- ökutæki í flokki M₁: 50 km/klst.,
 - ökutæki í flokkum M₂, M₃, N₁ og N₂: 40 km/klst eða mesti hraði ökutækisins sé hann lægri en að ofan getur.
- 5.2.2. Kröfurnar í liðum 4.1.1.1, 4.1.1.2 og 5.2.1 skulu ennfremur uppfylltar þó að bilun verði í stýrisbúnaði.
- 5.2.3. Þegar ökutækinu er ekið í hring með stýrðu hjólinu um það bil hálfa leið að ystu stöðu og á stöðugum 10 km hraða á klst. hið minnsta, verður beygjuhringurinn að haldast óbreyttur eða víkka þegar stýrishjólinu er sleppt.
- 5.2.4. Þegar stýriskraftur er mældur skal horft fram hjá kröftum sem virka skemur en 0,2 sekúndur.

⁽¹⁾ Einnig er hægt að athuga skilyrðin sem sett eru í III. viðauka þegar tilskipun 71/320/EBE kemur til framkvæmda.

- 5.2.5. Mæling á stýriskrafti í vélknúnu ökutæki með óskaddaðan stýrisbúnað
- 5.2.5.1. Ökutækið skal sveigt úr beinni stefnu í spirál á um það bil 10 kílómetra hraða á klukkustund. Stýriskrafturinn skal mældur yst á stýrishjólinu uns staða þess samsvarar þeim beygjuradíus sem gefinn er upp í töflunni hér að neðan fyrir hlutaðeigandi flokk ökutækis með óskaddaðan stýrisbúnað. Einn sinni skal stýrt til hægri og einu sinni til vinstri.
- 5.2.5.2. Mesti leyfilegur stýristími og mesti leyfilegur stýriskraftur miðað við óskaddaðan stýrisbúnað er gefinn upp í töflunni hér að neðan fyrir hvern flokk ökutækja.
- 5.2.6. Mæling á stýriskrafti í vélknúnu ökutæki með bilaðan stýrisbúnað
- 5.2.6.1. Prófunin sem lýst er í lið 5.2.5 skal endurtekin með bilaðan stýrisbúnað. Stýriskraftur skal mældur uns staða stýrishjólsins samsvarar þeim beygjuradíus sem gefinn er upp í töflunni hér að neðan fyrir hlutaðeigandi flokk ökutækja með bilaðan stýrisbúnað.
- 5.2.6.2. Mesti leyfilegur stýristími og mesti leyfilegur stýriskraftur miðað við bilaðan stýrisbúnað er gefinn upp í töflunni hér að neðan fyrir hvern flokk ökutækja.

Kröfur um stýriskraft

Flokkur ökutækja	Óskaddað			Bilað		
	Hámarks- átak (daN)	Tími sek.	Beygju- radíus (m)	Hámarks- átak (daN)	Tími sek.	Beygju radíus (m)
M ₁	15	4	12	30	4	20
M ₂	15	4	12	30	4	20
M ₃	20	4	12	45	6	20
N ₁	20	4	12	30	4	20
N ₂	25	4	12	40	4	20
N ₃	20	4	12 ⁽¹⁾	45 ⁽²⁾	6	20

⁽¹⁾ Eða í ystu stöðu ef 12 næst ekki.

⁽²⁾ 50 á stökum, óliðskiptum ökutækjum með tvo eða fleiri stýrða ása að frátöldum sporgöngubúnaði.

- 5.3. **Ákvæði um eftirvagna**
- 5.3.1. Eftirvagninn verður að renna áfram án þess að hann rási óþarflega mikið eða að stýrisbúnaður hans titri óvenjulega þegar dráttartækinu er ekið beint áfram á flatrí og lárétrri akbraut á 80 kílómetra hraða á klukkustund eða tæknilega leyfilegum hámarkshraða samkvæmt tilmælum frá framleiðanda eftirvagnsins ef sá hraði er lægri en 80 km/klst.
- 5.3.2. Þegar dráttartækið og eftirvagninn eru komin í stöðuga og jafna sveigju þannig að framhorn dráttartækisins fylgir jaðri hringis með 25 m radíus í samræmi við lið 1.4.6 á stöðugum 5 kílómetra hraða á klukkustund skal mæla þann hring sem ytra afturhorn eftirvagnsins spannar. Þessi aðgerð skal endurtekin við sömu aðstæður á 25 ± 1 kílómetra hraða á klukkustund. Þegar þessu fer fram skal ytra afturhorn eftirvagnsins sem ekið er á 25 ± 1 kílómetra hraða á klukkustund ekki fara meira en 0,7 m út fyrir þann hring sem hann spannar á stöðugum 5 kílómetra hraða á klukkustund.
- 5.3.3. Enginn hluti eftirvagnsins má fara lengra en 0,5 m út fyrir snertilínu við hringinn með 25 m radíus þegar ökutækið fer út út hringnum sem lýst er í lið 5.3.2 meðfram áðurgreindri snertilínu á 25 kílómetra hraða á klukkustund. Þetta skilyrði þarf að uppfylla allt frá snertipunkti línunnar við hringinn og að stað 40 m út eftir línunni. Eftir það verður eftirvagninn að uppfylla skilyrðin sem tilgreind eru í lið 5.3.1.
- 5.3.4. Prófanir þær sem lýst er í liðum 5.3.2 og 5.3.3 skulu gerðar miðað við eina sveigju til vinstri og eina til hægri.

II. VIÐAUKI

UPPLÝSINGASKJAL NR

samkvæmt I. viðauka við tilskipun ráðsins nr. 70/156/EBE um EBE-gerðarviðurkenningu ökutækis að því er varðar stýrisbúnað þess (tilskipun 70/311/EBE), eins og henni var síðast breytt með tilskipun

Eftirfarandi upplýsingar skulu eftir atvikum lagðar fram í þrítí og þeim skal fylgja innihaldslýsing. Teikningar, ef einhverjar eru, skulu lagðar fram í viðeigandi hlutföllum og nægilega nákvæmar í A4-stærð eða brotnar saman í þá stærð. Ljósmyndir sem kunna að fylgja skulu vera nægilega nákvæmar. Þar sem örgjörvi er notaður til að stjórna aðgerðum skal veita viðkomandi upplýsingar um hvornig hann starfar.

- 0. ALMENNT
- 0.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðanda):
- 0.2. Gerð og verslunarheiti:
- 0.3. Auðkenning gerðar, ef hún er sýnd á ökutækinu^(b):
- 0.3.1. Staðsetning auðkennisins:
- 0.4. Flokkur ökutækis (sjá II. viðauka við tilskipun 70/156/EBE):
- 0.5. Nafn og heimilisfang framleiðanda:
- 0.8. Heimilisfang eða heimilisföng samsetningarverksmiðja:
- 1. ALMENN LÝSING Á SMÍÐI ÖKUTÆKISINS
- 1.1. Ljósmyndir og/eða skýringarmyndir af dæmigerðu ökutæki:
- 1.3. Fjöldi hjóla og ása (fjöldi skriðbelta eða -reima ef við á):
- 1.3.1. Fjöldi og staðsetning ása með tvöföldum hjólum:
- 1.3.2. Fjöldi og staðsetning stýrðra ása:
- 1.3.3. Drifásar (fjöldi, staðsetning, tengsl á milli):
- 2. MASSAR OG MÁL ^(c) (í kg og mm (vísið til teikningar eftir atvikum))
- 2.1. Hjólhaf (fullhlaðið ökutæki) ^(f):
- 2.3.1. Sporvidd á hverjum stýrðum ás ^(g):
- 2.4. Stærðamörk ökutækisins (heildar):
- 2.4.1. Fyrir undirvagn án yfirbyggingar:
 - 2.4.1.1. Lengd ^(h):
 - 2.4.1.2. Breidd ^(k):
 - 2.4.1.4. Útskögun að framan ^(m):
 - 2.4.1.5. Útskögun að aftan ⁽ⁿ⁾:
 - 2.4.1.7. Fjarlægð milli ása (þar sem fleiri eru):
- 2.4.2. Fyrir undirvagn með yfirbyggingu:
 - 2.4.2.1. Lengd ^(h):
 - 2.4.2.2. Breidd ^(k):
 - 2.4.2.4. Útskögun að framan ^(m):
 - 2.4.2.5. Útskögun að aftan ⁽ⁿ⁾:
 - 2.4.2.7. Fjarlægð milli ása (þar sem fleiri eru):

- 2.8. Tæknilega leyfilegur hámarksmassi með hleðslu eins og framleiðandinn greinir frá (hámark og lágmark fyrir hverja gerð)^(y):
- 2.9. Tæknilega leyfilegur hámarksmassi á hvern ás og þegar eftirvagnar eiga í hlut, álag á dráttarstóltengipinna:
6. FJÖÐRUN
- 6.6.1. Samsetning hjólbarða og hjóla:
(þar sem um hjólbarða er að ræða skal greina frá stærð, hleðslu og hraðaflokkum; á hjólum skal greint frá felgustærð og útskögum)
- 6.6.1.1. Ás 1:
- 6.6.1.2. Ás 2:
o. s. frv.
- 6.6.3. Loftþrýstingur í hjólbörðum eins og framleiðandi ökutækisins mælir með: kpa.
7. STÝRING
- 7.1. Skýringarteikning af stýrðum ás eða ásum er sýnir stefnu stýrðu hjólanna gagnvart ökutækinu sjálfu: .
- 7.2. Stýrisvél og stýrishjól
- 7.2.1. Gerð stýrisvélar (tilgreinið eftir atvikum hvort stýring virkar að framan eða að aftan):
- 7.2.2. Tenging út í hjól (einnig önnur en vélræn; tilgreinið eftir atvikum hvort stýring virkar að framan eða að aftan):
- 7.2.3. Hjálparbúnaður, ef hann er notaður:
- 7.2.3.1. Lýsing og skýringarteikning af vinnslu, tegund(um) og gerð(um):
- 7.2.4. Skýringarteikning af stýrisbúnaðinum öllum þar sem sýnt er hvar á ökutækinu hinn margvíslegi búnaður er sem hefur áhrif á stýringu þess:
- 7.2.5. Skýringarteikning eða -teikningar af stýrishjólinu eða -hjólunum:
- 7.2.6. Stillingarsvið og stillingaraðferð stýrishjóls, ef við á:
- 7.3. Hámarksstýrishorn hjólanna:
- 7.3.1. til hægri (gráður); fjöldi snúninga á stýrishjólinu (eða sambærilegar upplýsingar)
- 7.3.2. til vinstri (gráður); fjöldi snúninga á stýrishjólinu (eða sambærilegar upplýsingar)

Neðanmálsgreinar

- (^b) Ef gerðarauðkenning felur í sér staftákn sem tengist ekki lýsingu á ökutæki, íhluta eða aðskilinni tæknieiningu sem þetta upplýsingaskjal á að veita skulu þau sett fram í skjalinu með táknuinu „z“ (t. d. ABC??123??).
- (^c) Ef til er ein gerð með venjulegu húsi og önnur með svefnrými skal greint frá mössum og málum á báðum ökutækjum.
- (^f) ISO staðall 612 - 1978, íðorð nr. 6.4.
- (ⁱ) ISO staðall 612 - 1978, íðorð nr. 6.5.
- (^j) ISO staðall 612 - 1978, íðorð nr. 6.1.
- (^k) ISO staðall 612 - 1978, íðorð nr. 6.2.
- (^m) ISO staðall 612 - 1978, íðorð nr. 6.6.
- (ⁿ) ISO staðall 612 - 1978, íðorð nr. 6.7.
- (^y) Á eftirvögnum og festivögnum og ökutækjum sem tengd eru við eftirvagn eða festivagn sem þrýstir með umtalsverðum þunga ofan á tengið eða dráttarstól, er þessi hleðsla, deilt með venjulegri þyngdarhröðun, tekin með í tæknilega leyfilegum hámarksmassa.

III. VIÐAUKI

HEMLAVIRKNI ÖKUTÆKJA SEM NOTA SAMA ORKUGJAJA FYRIR STÝRI OG HEMLA

1. Ef bilun verður í orkugjafa, verður hemlavirkni á aksturshemlum við fyrstu beitingu að ná þeim mörkum sem sýnd eru í töflunni hér að neðan.

Flokkur	V (km/klst.)	m/sek ²	Kraftur (daN)
M ₁	80	5,8	50
M ₂ og M ₃	60	5,0	70
N ₁	80	5,0	70
N ₂ og N ₃	60	5,0	70

2. Ef bilun verður í stýrisbúnaði eða í orkukerfi verður að vera mögulegt að ná fullri hemlavirkni í nýnda ástigi eftir síendurtekin ástig á aksturshemla og sé sú virkni að minnsta kosti jafnmikil þeirri virkni sem mælt er fyrir um vegna varahemla (neyðarhemla) (sbr. töflu hér að neðan).

Ef varahemlarnir nota varaafli sem virkjað er með sérstökum stjórnækjum verður að vera mögulegt í nýnda ástigi að ná lokahemlavirkni eftir síendurtekin ástig á aksturshemla (sjá töflu hér að neðan).

Varavirkni og lokavirkni

Flokkur	V (km/klst.)	Varahemlun (m/sek ²)	Lokahemlun (m/sek ²)
M ₁	80	2,9	1,7
M ₂	60	2,5	1,5
M ₃	60	2,5	1,5
N ₁	70	2,2	1,3
N ₂	50	2,2	1,3
N ₃	40	2,2	1,3

3. Prófanir þær sem um getur í liðum 1 og 2 skulu gerðar ýmist á hlöðnu eða óhlöðnu ökutækinu, eftir því hvort skilar lakari útkomu að mati þess prófunaraðila sem annast prófanirnar.

IV. VIÐAUKI

VIÐBÓTARÁKVÆÐI UM ÖKUTÆKI SEM ERU MEÐ VIÐBÓTARSTÝRIS-
BÚNAÐ

1. **ALMENN ÁKVÆÐI**

Samkvæmt ákvæðum þessa viðauka þarfa ekki að setja viðbótarstýrisbúnað í ökutæki. Sé þessi búnaður hins vegar settur í ökutæki ber að gæta þess að hann samrýmist ákvæðum viðaukans.
2. **SÉRSTÖK ÁKVÆÐI**
 - 2.1. **Stýrisvél**
 - 2.1.1. *Vélrænar stýrisvélar*

Liður 4.1.4 í I. viðauka við þessa tilskipun gildir.
 - 2.1.2. *Vökvaknúnar stýrisvélar*

Gæta ber þess að þrýstingur í vökvaknúnum stýrisvélum verði ekki meiri en leyfilegur hámarksnotkunarþrýstingur, T.
 - 2.1.3. *Rafknúnar stýrisvélar*

Verja þarf rafknúnar stýrisvélar fyrir of miklu straumálagi.
 - 2.1.4. *Samsettar stýrisvélar*

Stýrisvélar sem eru að hluta til vélrænar, vökvaknúnar eða rafknúnar verða að uppfylla þau skilyrði sem tilgreind eru í liðum 2.1.1, 2.1.2 og 2.1.3 hér að ofan.
 - 2.2. **Skilyrði vegna bilanaprófunar**
 - 2.2.1. Truflun eða bilun í einhverjum hluta viðbótarstýrisbúnaðar (þó ekki þeir hlutar sem ekki eru taldir líklegir til að bila samkvæmt lið 4.1.4 í I. viðauka við þessa tilskipun) skulu ekki valda því að ökutækið láti skyndilega verr að stjórn er áður svo nokkru nemi og kröfur liða 5.2.1 til 5.2.4 og 5.2.6 í I. viðauka við þessa tilskipun skulu uppfyllt sem fyrr.

Þá skal ennfremur vera mögulegt að stjórna ökutækinu án þess að rétta það óeðlilega mikið af. Ganga skal úr skugga um þetta atriði með svofelldri prófun:

 - 2.2.1.1. **Hringprófun**

Ökutækinu skal ekið í hring með hröðun á þverveginn er nemur 5 m/sek^2 og á prófunarhraðanum 80 km/klst. Bilunin skal framkölluð eftir að ökutækið hefur náð prófunarhraðanum. Við prófunina skal ökutækinu ekið bæði réttsælis og rangsælis.
 - 2.2.1.2. **Prófun á skammvinnu viðbrögðum**

Meðan prófunaraðferðir hafa ekki verið samræmdar ber framleiðendum að láta viðkomandi tæknipjónustu í té upplýsingar um aðferðir sínar og greina þeim jafnframt frá skammvinnu viðbrögðum sem fram komu í ökutækjunum við bilun.
 - 2.3. **Aðvörunarmerki ef bilun verður**
 - 2.3.1. Að frátöldum þeim íhlutum viðbótarstýriskerfis sem ekki eru líklegir til að bila samkvæmt lið 4.1.4 í I. viðauka við þessa tilskipun, skal greinilega vekja athygli ökumannsins á eftirfarandi bilunum:
 - 2.3.1.1. algjöru straumrofi til stjórnubúnaðar rafknúns eða vökvaknúns viðbótarstýrisbúnaðar;
 - 2.3.1.2. bilun í orkukerfi viðbótarstýrisbúnaðar;
 - 2.3.1.3. broti á utanálíggjandi vír í stjórnubúnaði rafknúns stýrisbúnaðar sé hann fyrir hendi.
 - 2.4. **Rafsegultruflanir**
 - 2.4.1. Starfsemi viðbótarstýrisbúnaðar má ekki verða fyrir truflandi áhrifum af rafsegulsviðum. Meðan prófunaraðferðir hafa ekki verið samræmdar ber framleiðendum að láta viðkomandi tæknipjónustu í té upplýsingar um aðferðir sínar og niðurstöður prófana.

V. VIDAUKI

ÁKVÆÐI FYRIR EFTIRVAGNA SEM Hafa ALGJÖRLEGA VÖKVAKNÚNAR STÝRISVÉLAR

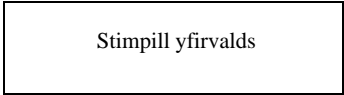
1. Séu ökutæki búin stýrisvélum sem eru algjörlega vökvaknúnar verða þau að uppfylla ákvæði þessa viðauka.
2. **SÉRSTÖK ÁKVÆÐI**
 - 2.1. **Gæðakröfur um vökvalagnir og -slöngur**
 - 2.1.1. Vökvalagnir í stýrisvélum sem eru algjörlega vökvaknúnar verða að standast þrýsting sem er að minnsta kosti fjórum sinnum meiri en sá notkunarþrýstingur (T) sem framleiðandinn mælir með. Slöngutengi skulu samrýmast eftirtöldum ISO-stöðlum: 1402 (1984), 6605 (1986) og 7751 (1983).
 - 2.2. **Í kerfum sem háð eru orkukerfi**
 - 2.2.1. Verja skal orkukerfið fyrir yfirþrýstingi með þrýstingsvarloka sem vinnur við þrýstinginn T.
 - 2.3. **Verndun stýrisvélarinnar**
 - 2.3.1. Vernda skal stýrisvélina gegn yfirþrýstingi með þrýstingsvarloka sem vinnur við þrýsting á bilinu 1,5T og 2,2T.
 - 2.4. **Samstilling dráttartækis og eftirvagns**
 - 2.4.1. Þegar ökutæki og eftirvagni sem tengd eru saman er ekið beint áfram skal þess gætt að eftirvagninn sé í beinni línu aftan við dráttartækið.
 - 2.4.2. Til þess að uppfylla megi skilyrði liðar 2.4.1 um samstillingu dráttartækis og eftirvagns skulu eftirvagnar búinir annaðhvort sjálfvirkum eða handvirkum búnaði til að kleift sé að stilla á þennan hátt.
 - 2.5. **Stýranleiki við bilun í stýrisvél**
 - 2.5.1. Mögulegt verður að vera að stýra ökutækjum með algjörlega vökvaknúna stýrisvél þó að einhver hluti hennar bili. Prófun skal gerð á ökutækjum eftir að þessi bilun hefur verið framkölluð og skal ökutækið standast þær kröfur liðar 5.3 í I. viðauka við tilskipun þessa. Einkum skal þess gætt að prófanirnar á 5 og 25 km hraða á klukkustund verði gerðar bæði með óskaddaða og bilaða stýrisvél.
 - 2.6. **Rafsegultruflanir**
 - 2.6.1. Virkni stýrisbúnaðar má ekki verða fyrir truflandi áhrifum frá rafsegulsviðum. Meðan prófunaraðferðir hafa ekki verið samræmdar ber framleiðendum að láta viðkomandi tækniþjónustu í té upplýsingar um aðferðir sínar og niðurstöður prófana.

VI. VIÐAUKI

VOTTORÐ UM EBE-GERÐARVIÐURKENNINGU

FYRIRMYND

(Hámarksstærð: A4 (210 × 297 mm))



Tilkynning um:

- gerðarviðurkenningu⁽¹⁾
- útvíkkun á gerðarviðurkenningu⁽¹⁾
- synjun um gerðarviðurkenningu⁽¹⁾
- afturköllun á gerðarviðurkenningu⁽¹⁾

vegna gerðar ökutækis/íhluta/aðskilinnar tæknieiningar⁽¹⁾ með hliðsjón af tilskipun 70/311/EBE, eins og henni var síðast breytt með tilskipun

Gerðarviðurkenningarnúmer:

Ástæða fyrir útvíkkun:

I. HLUTI

- 0. **Almennt**
- 0.1. Tegund (viðskiptaheiti framleiðandans):
- 0.2. Gerð og verslunarheiti:
- 0.3. Auðkenning gerðar, sé hún fyrir hendi, á ökutækinu/íhlutanum/aðskildu tæknieiningunni ⁽¹⁾(²):
- 0.3.1. Staðsetning auðkenningarinnar:
- 0.4. Flokkur ökutækis⁽³⁾:
- 0.5. Nafn og heimilisfang framleiðanda:

 Nafn og heimilisfang þess framleiðanda sem ber ábyrgð á endanlegri smíði ökutækisins:

- 0.8. Heimilisfang eða heimilisföng samsetningarverksmiðja:

II. HLUTI

- 1. Frekari upplýsingar (þar sem við á): sjá viðbæti
- 2. Tækniþjónustan sem annast prófanirnar:
- 3. Dagsetning prófunarskýrslu:
- 4. Númer prófunarskýrslu:
- 5. Athugasemdir (ef einhverjar eru): sjá viðbæti
- 6. Staður:
- 7. Dagsetning:
- 8. Undirskrift:
- 9. Meðfylgjandi er skrá yfir innihald upplýsingasafnsins sem viðurkenningaryfirvöld varðveita en það má fá afhent sé þess óskað.

⁽¹⁾ Strikið út það sem á ekki við.
⁽²⁾ Ef gerðarauðkenning felur í sér staftákn sem tengist ekki lýsingu á ökutæki, íhluta eða aðskilinni tæknieiningu sem þetta upplýsingaskjal á að veita skulu þau sett fram í skjalinu með tákniinu „ç“ (t. d. ABC??123??).
⁽³⁾ Eins og lýst er í II. viðauka A við tilskipun 70/156/EBE.

Viðbætur

Við vottorð um EBE-gerðarviðurkenningu nr. um gerðarviðurkenningu á ökutæki með hliðsjón af tilskipun 70/311/EBE eins og henni var síðast breytt með tilskipun

1. Frekari upplýsingar:
Gerð stýrisbúnaðar: DG
Stýrishjól:
Stýrisvél:
Stýrð hjól:
Orkugjafi:
Hemlavirkni: Yfirlýsing gerðarviðurkenningarnúmer íhluta sem veitt er í samræmi við tilskipun 71/320/EBE og upplýsingar um ástand ökutækisins við prófanirnar: hlaðið eða óhlaðið⁽¹⁾.
5. Athugasemdir: (t. d. gildir jafnt um ökutæki með stýri hægra og vinstra megin.

⁽¹⁾ Strikið út það sem á ekki við.