

Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

► **B**

**RICHTLIJN VAN DE RAAD**

**van 8 juni 1970**

**inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-Staten betreffende de stuurin-  
richtingen van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan**

**(70/311/EEG)**

(PB L 133 van 18.6.1970, blz. 10)

Gerectificeerd bij:

► **C1** Rectificatie PB L 196 van 3.9.1970, blz. 14 (70/311)

▼B**RICHTLIJN VAN DE RAAD****van 8 juni 1970****inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Lid-  
Staten betreffende de stuurinrichtingen van motorvoertuigen en  
aanhangwagens daarvan**

(70/311/EEG)

DE RAAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische  
Gemeenschap, inzonderheid op artikel 100,

Gezien het voorstel van de Commissie,

Gezien het advies van het Europese Parlement <sup>(1)</sup>,Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité <sup>(2)</sup>,Overwegende dat de technische voorschriften waaraan motorvoertuigen  
krachtens de nationale wetgevingen moeten voldoen, onder andere  
betrekking hebben op de stuurinrichtingen;Overwegende dat deze voorschriften van Lid-Staat tot Lid-Staat  
verschillen; dat het derhalve noodzakelijk is dat alle Lid-Staten dezelfde  
voorschriften aannemen, hetzij ter aanvulling, hetzij in plaats van hun  
huidige regeling, met name ten einde voor ieder type voertuig de  
E.E.G.-goedkeuringsprocedure van de richtlijn van de Raad van 6  
februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van  
de Lid-Staten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en  
aanhangwagens daarvan <sup>(3)</sup> te kunnen invoeren,

HEEFT DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*Onder voertuig wordt in deze richtlijn verstaan ieder motorvoertuig met  
of zonder carrosserie, op ten minste vier wielen en met een door de  
constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km per uur,  
bestemd om aan het wegverkeer deel te nemen, alsmede aanhangwagens  
daarvan, met uitzondering van voertuigen die zich over rails bewegen,  
landbouwtractoren, landbouwmachines en toestellen voor openbare  
werken.*Artikel 2*De Lid-Staten mogen de E.E.G.-goedkeuring of de nationale goedkeu-  
ring van een voertuig niet weigeren om redenen in verband met de  
stuurinrichting, indien deze voldoet aan de voorschriften in de bijlage.*Artikel 3*De wijzigingen die noodzakelijk zijn om de voorschriften van de bijlage  
aan te passen aan de technische vooruitgang, worden vastgesteld over-  
eenkomstig de procedure van artikel 13 van de richtlijn van de Raad  
van 6 februari 1970 betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en  
aanhangwagens daarvan.*Artikel 4*1. Binnen achttien maanden na kennisgeving van deze richtlijn  
voeren de Lid-Staten de nodige maatregelen in om aan het bepaalde in<sup>(1)</sup> PB nr. C 160 van 18. 12. 1969, blz. 7.<sup>(2)</sup> PB nr. C 10 van 27. 1. 1970, blz. 18.<sup>(3)</sup> PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1.

**▼B**

deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie hiervan onmiddellijk in kennis.

2. De Lid-Staten zien erop toe dat de tekst van alle belangrijke interne rechtsbepalingen die zij aanvaarden op het gebied waarop deze richtlijn van toepassing is, ter kennis van de Commissie wordt gebracht.

*Artikel 5*

Deze richtlijn is gericht tot de Lid-Staten.

**▼B***BIJLAGE*

## 1. DEFINITIES

1.1. **Stuurinrichting**

De stuurinrichting is de volledige inrichting die tot taak heeft de rijrichting van het voertuig te veranderen.

De stuurinrichting kan omvatten:

- de bedieningsinrichting,
- de overbrengingsinrichting,
- de gestuurde wielen,
- eventueel, een servo-inrichting waarmee de hulpenergie of de onafhankelijke energie wordt opgewekt.

1.1.1. *Bedieningsinrichting*

De bedieningsinrichting is dat deel van de stuurinrichting, dat rechtstreeks door de bestuurder wordt gehanteerd om het voertuig te besturen.

1.1.2. *Overbrengingsinrichting*

## 1.1.2.1. Bij motorvoertuigen is de overbrengingsinrichting dat deel van de stuurinrichting, dat begrepen is tussen de bedieningsinrichting en de gestuurde wielen, met uitzondering van de in punt 1.1.4 bedoelde servo-inrichtingen. De overbrenging kan mechanisch, hydraulisch, pneumatisch of elektrisch zijn, dan wel een combinatie hiervan vormen.

## 1.1.2.2. Bij aanhangwagens is de overbrengingsinrichting het geheel van de onderdelen die de krachten, nodig om de verandering van de rijrichting van het voertuig tot stand te brengen, overbrengen.

1.1.3. *Gestuurde wielen*

De gestuurde wielen zijn de wielen waarvan de richting ten opzichte van het voertuig rechtstreeks of indirect kan worden veranderd om de verandering van de rijrichting van het voertuig tot stand te brengen.

1.1.4. *Servo-inrichting*

Een servo-inrichting is dat deel van de stuurinrichting, waardoor de hulpenergie of de onafhankelijke energie wordt opgewekt. Deze hulpenergie of onafhankelijke energie kan worden opgewekt door een mechanisch, hydraulisch, pneumatisch, elektrisch of gecombineerd systeem (bijvoorbeeld een oliepomp, een luchtpomp, een accumulator).

1.2. **Verschillende categorieën stuurinrichtingen**

## 1.2.1. Naar de herkomst van de voor het sturen van de gestuurde wielen noodzakelijke energie onderscheidt men de volgende categorieën stuurinrichtingen:

1.2.1.1. *handstuurinrichtingen*, waarbij de energie uitsluitend door de bestuurder wordt geleverd;1.2.1.2. *partieel bekrachtigde stuurinrichtingen*, waarbij de stuurkracht door de bestuurder en door onder 1.1.4 gedefinieerde servo-inrichtingen wordt geleverd;1.2.1.3. *integraal bekrachtigde stuurinrichtingen*, waarbij de stuurkracht uitsluitend door onder 1.1.4 gedefinieerde servo-inrichtingen wordt geleverd.

**▼ B****1.3. Bedieningskracht**

De bedieningskracht is de kracht, welke de bestuurder op de stuurinrichting uitoefent om het voertuig te sturen.

**2. CONSTRUCTIE-, MONTAGE- EN CONTROLEVOORSCHRIFTEN****2.1. Algemeen voorschrift**

2.1.1. De stuurinrichting moet één gemakkelijke en zekere besturing van het voertuig garanderen. Indien nodig, moet het voertuig met een partieel bekrachtigde stuurinrichting worden uitgerust.

**2.2. Bijzondere voorschriften***2.2.1. Bedieningsinrichting*

2.2.1.1. De bedieningsinrichting moet gemakkelijk hanteerbaar zijn en goed in de hand liggen; zij moet een progressieve besturing verzekeren. De bewegingsrichting van de bedieningsinrichting moet duidelijk overeenkomen met de gewenste rijrichtingsverandering.

2.2.1.2. De bedieningskracht, nodig om het voertuig van een recht traject op een cirkelboogtraject met een straal van 12 meter te brengen, mag niet meer bedragen dan 25 kilogram. Bij een partieel bekrachtigde stuurinrichting mag bij uitvallen van de hulpenergie de vereiste bedieningskracht niet meer bedragen dan 60 kilogram.

2.2.1.3. Om te controleren of aan voorschrift 2.2.1.2 hierboven is voldaan, laat men het voertuig met een snelheid van 10 kilometer per uur, uitgaande van een rechte lijn, een spiraalvormige beweging beschrijven. Tot het ogenblik waarop het voertuig over het punt gaat, waar het een cirkel met een straal van 12 meter zou ingaan, meet men de bedieningskracht; deze mag de voorgeschreven waarden niet overschrijden. De duur van deze manoeuvre (de tijd welke verloopt tussen het ogenblik waarop men begint de stuurinrichting te bedienen en die waarop zij de meetstand bereikt) mag ten hoogste 4 seconden bedragen in normale gevallen en ten hoogste 6 seconden indien de hulpenergie is uitgevallen. De meting moet zowel bij sturen naar rechts, als bij sturen naar links worden uitgevoerd.

Tijdens de proef moet het voertuig tot het maximale technisch toelaatbare gewicht belast worden, waarbij de gewichtsverdeling over de assen en de bandenspanning met de voorschriften van de fabrikant moeten overeenkomen.

*2.2.2. Overbrengingsinrichting*

2.2.2.1. De besturing van het voertuig moet mogelijk zijn, ook indien de hydraulische, pneumatische of elektrische overbrengingsorganen geheel of gedeeltelijk zijn uitgevallen.

2.2.2.2. Mechanische overbrengingsinrichtingen moeten zodanig zijn ontworpen dat zij bestand zijn tegen de voorkomende bedrijfsbelastingen. Zij moeten gemakkelijk toegankelijk zijn met het oog op onderhoud en inspectie.

*2.2.3. Gestuurde wielen*

2.2.3.1. De gestuurde wielen mogen niet uitsluitend de achterwielen zijn. Dit voorschrift geldt niet voor opleggers.

2.2.3.2. Motorvoertuigen waarvan ook de achterwielen gestuurd zijn dienen aan de volgende proef te worden onderworpen.

2.2.3.2.1. De bestuurder dient deze zonder ongebruikelijke correctie op een vlakke horizontale weg met een snelheid van 80 km/h of met de door de constructie bepaalde maximumsnelheid, indien deze lager is dan 80 km/h, in rechte lijn te kunnen houden.

2.2.3.3. ► **C1** Ook aanhangwagens dienen in de volgende gevallen aan de sub 2.2.3.2.1 genoemde proef te worden onderworpen met een snelheid van 80 km/h of met de door de fabrikant opgegeven technisch hoogst toelaatbare snelheid, *indien deze lager is dan 80 km/h*: ◀

— wanneer de aanhangwagen is uitgerust met meer dan één as met gestuurde wielen;

— wanneer het een oplegger betreft met ten minste één as met gestuurde wielen.

**▼B**2.2.4. *Servo-inrichtingen*

- 2.2.4.1. Integraal bekrachtigde stuurinrichtingen zijn niet toegestaan.
- 2.2.4.2. Wanneer een partieel bekrachtigde stuurinrichting niet over haar eigen bron van hulpenergie beschikt, moet zij een energiereservoir bezitten. Indien samengeperste lucht als energiebron wordt gebruikt, moet het luchtreservoir zijn voorzien van een overstroomventiel dat het terugstromen belet.
- 2.2.4.3. De besturing van het voertuig moet mogelijk blijven, zelfs indien de servo-inrichting is uitgevallen.