370L0311

Nr L 133/10 *EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS OFFICIELLA TIDNING* 18.6.70

RÅDETS DIREKTIV

av den 8 juni 1970

om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om styrinrättningar för motorfordon och släpvagnar till dessa fordon

(70/311/EEG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen, särskilt artikel 100 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande(1),

med beaktande av Ekonomiska sociala kommitténs yttrande(2), och

med beaktande av följande:

De tekniska krav som motorfordon måste uppfylla enligt nationell lagstiftning gäller bl.a. styrinrättningen.

Dessa krav skiljer sig åt i de olika medlemsstaterna. Det är därför nödvändigt att alla medlemsstater antar samma krav, antingen som tillägg till eller i stället för sina nuvarande regler, särskilt för att för varje fordonstyp medge det förfarande för EEG-typgodkännande som anges i rådets direktiv(3) av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

I detta direktiv avses med *fordon* varje motorfordon som är avsett att användas på väg, med eller utan karosseri, som har minst fyra hjul och som är konstruerat för en högsta hastighet som överstiger 25 km/tim, dels släpvagnar till dessa fordon, med undantag av spårbundna fordon, jordbrukstraktorer och lantbruksmaskiner samt andra motorredskap.

Artikel 2

Ingen medlemsstat får vägra att bevilja EEG-typgodkännande eller nationellt typgodkännande för ett fordon av skäl som hänför sig till styrinrättningen om denna inrättning uppfyller kraven i bilagan.

Artikel 3

De ändringar som är nödvändiga för att anpassa kraven i bilagan till den tekniska utvecklingen skall beslutas enligt det förfarande som beskrivs i artikel 13 i rådets direktiv av den 6 februari 1970 om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon.

Artikel 4

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv inom 18 månader efter anmälan och skall genast underrätta kommissionen om detta.

2. Medlemsstaterna skall se till att till kommissionen överlämna texterna till centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 5

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 8 juni 1970.

På rådets vägnar

P. HARMEL

Ordförande

(1) EGT nr C 160, 18.12.1969, s. 7.
(2) EGT nr C 10, 27.1.1970, s. 18.
(3) EGT nr L 42, 23.2.1970, s. 1.

BILAGA

1. DEFINITIONER

1.1. **Styrinrättning**

Med *styrinrättning* avses all den utrustning som har till uppgift att ändra fordonets rörelseriktning.

Styrinrättningen kan anses omfatta

— styrorganet,
— styrväxeln,
— de styrda hjulen,
— eventuell särskild utrustning för att åstadkomma tilläggskraft eller oberoende kraft.

1.1.1. *Styrorgan*

Med *styrorgan* avses den del som manövreras direkt av föraren för att styra fordonet.

1.1.2. *Styrväxel*

1.1.2.1. I fråga om motorfordon avses med *styrväxel* samtliga delar mellan styrorganet och de styrda hjulen, med undantag av den särskilda utrustning som nämns i punkt 1.1.4. Styrväxeln kan vara mekanisk, hydraulisk, pneumatisk, elektrisk eller en kombination av några av dessa.

1.1.2.2. I fråga om släpvagnar avses med *styrväxel* samtliga delar som överför den kraft till de styrda hjulen som behövs för att åstadkomma en ändring av fordonets rörelseriktning.

1.1.3. *Styrda hjul*

Med *styrda hjul* avses de hjul vars riktning kan ändras direkt eller indirekt i förhållande till fordonets riktning för att åstadkomma en ändring av fordonets rörelseriktning.

1.1.4. *Särskild utrustning*

Med *särskild utrustning* avses den del av styrinrättningen som åstadkommer tilläggskraft eller oberoende kraft. Tilläggskraft eller oberoende kraft kan åstadkommas med ett mekaniskt, hydrauliskt, pneumatiskt eller elektriskt system, eller med någon kombination av dessa (till exempel med en oljepump, en luftpump eller ett batteri).

1.2. **Olika typer av styrinrättningar**

1.2.1. Med hänsyn till den kraftkälla som behövs för att ändra riktningen på de styrda hjulen kan följande typer av styrinrättningar urskiljas:

1.2.1.1. *Manuell styrinrättning,* där styrkraften erhålls helt av förarens muskelkraft.

1.2.1.2. *Partiell servostyrinrättning,* där styrkraften erhålls både av förarens muskelkraft och av kraft från den särskilda utrustning som nämns i punkt 1.1.4.

1.2.1.3. *Servostyrinrättning,* där styrkraften erhålls helt från den särskilda utrustning som nämns i punkt 1.1.4.

1.3. **Styrkraft**

Med *styrkraft* avses den kraft som föraren måste utöva på styrorganet för att styra fordonet.

2. KONSTRUKTIONS-, MONTERINGS- OCH KONTROLLKRAV

2.1. **Allmänna krav**

2.1.1. Styrinrättningen skall säkerställa lätt och säker manövrering av fordonet. Vid behov skall fordonet vara försett med partiell servostyrningsanordning.

2.2. **Detaljerade krav**

2.2.1. *Styrorgan*

2.2.1.1. Styrorganet skall vara lätt att använda och manövrera. Det skall vara så konstruerat att det medger gradvis styrning. Styrorganets rörelseriktning skall överensstämma med den önskade riktningsändringen för fordonet.

2.2.1.2. Den styrkraft som är nödvändig för att åstadkomma en vändcirkel med 12 meters radie, med utgångspunkt från riktningen rakt fram, får inte överstiga 25 kg.

För partiella servostyrningsanordningar får den nödvändiga styrkraften inte överstiga 60 kg om tilläggskraften upphör.

2.2.1.3. För kontroll av överensstämmelsen med kravet i punkt 2.2.1.2 ovan skall fordonet, med utgångspunkt från riktningen rakt fram, köras längs en spirallinje med hastigheten 10 km/tim. Styrkraften på de styrda hjulen skall observeras fram till det ögonblick då de styrda hjulen når det läge som medför att fordonet går in i en vändcirkel med 12 meters radie; styrkraften får inte överstiga de fastställda värdena. Manövreringstiden (tiden från det ögonblick då styrorganet påverkas första gången till det ögonblick då mätpositionen uppnås) får inte överstiga fyra sekunder i normalfallet och sex sekunder om tilläggskraften upphör. En manöverkontroll skall utföras åt höger och en åt vänster.

Vid provningen skall fordonet vara lastat till den tekniskt tillåtna totalvikten. Däckens lufttryck och viktfördelningen mellan axlarna skall vara enligt tillverkarens anvisningar.

2.2.2. *Styrväxel*

2.2.2.1. Det skall vara möjligt att styra fordonet även om styrväxelns hydrauliska, pneumatiska och elektriska delar helt eller delvis upphör att fungera.

2.2.2.2. En mekanisk styrväxel skall vara konstruerad så att den uppfyller samtliga funktionskrav. Den skall vara lätt åtkomlig för underhåll och inspektion.

2.2.3. *Styrda hjul*

2.2.3.1. Bakhjulen får inte vara de enda styrda hjulen. Detta krav gäller inte för påhängsvagnar.

2.2.3.2. Motorfordon på vilka även bakhjulen är styrda skall genomgå följande prov:

2.2.3.2.1. Utan att behöva vidta några onormala styrkorrigeringar skall föraren kunna hålla bakhjulen på en rak linje på en slät och horisontell väg med en hastighet av 80 km/tim eller den högsta hastighet som fordonet är konstruerat för om denna är lägre än 80 km/tim.

2.2.3.3. Även släpvagnar skall genomgå den provning som anges i punkt 2.2.3.2.1, vid en hastighet av 80 km/tim eller vid den av tillverkaren angivna tekniskt tillåtna hastigheten om denna är lägre än 80 km/tim, i följande fall:

— När släpvagnen är utrustad med mer än en axel med styrda hjul.

— När släpvagnen är en påhängsvagn utrustad med minst en axel med styrda hjul.

2.2.4. *Särskild utrustning*

2.2.4.1. Servostyrinrättning är inte tillåten.

2.2.4.2. Om en partiell servostyrningsanordning inte har en egen kraftkälla för tilläggskraften, skall den ha en kraftbehållare. Om tilläggskraften åstadkoms med tryckluft, skall tryckluftsbehållaren vara skyddad med en backventil.

2.2.4.3. Det skall vara möjligt att styra fordonet även om den särskilda utrustningen upphör att fungera.