

II

(Retsakter hvis offentliggørelse ikke er obligatorisk)

KOMMISSION

KOMMISSIONENS DIREKTIV

af 11. februar 1974

om tilpasning til den tekniske udvikling af Rådets direktiv af 26. juli 1971 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om bremseapparater for visse kategorier af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil

(74/132/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab,

under henvisning til Rådets direktiv af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil (70/156/EØF)⁽¹⁾, ændret ved akten, der er knyttet til traktaten vedrørende nye medlemsstaters tiltrædelse af EØF og Euratom, undertegnet i Bruxelles den 22. januar 1972⁽²⁾, særlig artikel 11, 12 og 13.

under henvisning til Rådets direktiv af 26. juli 1971 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om bremseapparater for visse kategorier af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil (71/320/EØF)⁽³⁾, ændret ved akten, der er knyttet til traktaten om nye medlemsstaters tiltrædelse af EØF og Euratom, undertegnet i Bruxelles den 22. januar 1972⁽⁴⁾, særlig artikel 5, og

ud fra følgende betragtninger:

Talrige ulykker er indtrådt på grund af en blokning af baghjulene på en ubelæsset lastvogn eller sættevognstraktor eller ved blokning af ubelæssede påhængskøretøjers hjul ved bremsning på vejbaner med dårlig friktion; en fordeling af bremsekraften, som er udmærket

når køretøjet er belæsset, er under disse forhold på ingen måde tilpasset forholdene i ubelæsset tilstand og kan medføre en blokning af motorkøretøjernes baghjul eller påhængskøretøjets hjul, selv ved relativt svage retardationer; køretøjet eller vogntoget skrider derfor ud eller sakser;

som følge af den tekniske udvikling er det nu muligt at forsyne motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil med anordninger, der regulerer kræfternes fordeling på køretøjernes aksler efter lasten;

bestemmelserne i dette direktiv er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for tilpasning af direktiverne om fjernelse af tekniske hindringer for handel med motordrevne køretøjer til den tekniske udvikling.

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Bilag II og IX i Rådets direktiv af 26. juli 1971 (71/320/EØF) ændres i overensstemmelse med bilaget til dette direktiv.

Artikel 2

1. Fra 1. oktober 1974 kan medlemsstaterne ikke af grunde, der vedrører bremseapparatet:

⁽¹⁾ EFT nr. L 42 af 23. 2. 1970, s. 1.

⁽²⁾ EFT nr. L 73 af 27. 3. 1972, s. 115 og 157.

⁽³⁾ EFT nr. L 202 af 6. 9. 1971, s. 37.

⁽⁴⁾ EFT nr. L 73 af 27. 3. 1972, s. 118, 119 og 158.

- hverken nægte en køretøjstype EØF-standardtype-godkendelse eller udstedelse af det i artikel 10, stk. 1, sidste led i Rådets direktiv af 6. februar 1970 (70/156/EØF) omhandlede dokument eller national godkendelse,
 - eller forbyde den første ibrugtagen af køretøjerne, hvis bremseapparatet i denne køretøjstype eller disse køretøjer er i overensstemmelse med forskrifterne i Rådets direktiv af 26. juli 1971 (71/320/EØF), senest ændret ved dette direktiv.
2. Fra den 1. januar 1975 kan medlemsstaterne :
- ikke længere udstede det i artikel 10, stk. 1, sidste led i Rådets direktiv af 6. februar 1970 (70/156/EØF) omhandlede dokument for en køretøjstype, hvis bremseapparat ikke er i overensstemmelse med forskrifterne i Rådets direktiv af 26. juli 1971 (71/320/EØF), som ændret senest ved dette direktiv,
 - nægte national godkendelse af en køretøjstype, hvis bremseapparat ikke er i overensstemmelse med forskrifterne i Rådets direktiv af 26. juli 1971 (71/320/EØF), som ændret senest ved dette direktiv.

3. Fra den 1. oktober 1975 kan medlemsstaterne forbyde den første ibrugtagen af køretøjer, hvis bremseapparater ikke er i overensstemmelse med forskrifterne i Rådets direktiv af 26. juli 1971 (71/320/EØF), som ændret senest ved dette direktiv.

4. Medlemsstaterne udsteder og offentliggør inden den 1. juni 1974 de nødvendige bestemmelser for at efterkomme dette direktiv og underretter omgående Kommissionen herom.

Artikel 3

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 11. februar 1974.

På Kommissionens vegne

François-Xavier ORTOLI

Formand

BILAG

Ændringer af bilagene til Rådets direktiv af 26. juli 1971 (71/320/EØF)

BILAG II: BREMSEPRØVER OG BREMSEVIRKNING

Punkt 1.1.3.4., skal lyde: Med forbehold af bestemmelserne i punkt 1.1.4.2., neden for skal prøvestrækningen have en overflade, der giver god friktion.

Efter punkt 1.1.4.1. tilføjes punkt:

1.1.4.2. Køretøjer af kategorierne M₁, M₂, M₃, N₁, N₂, N₃, O₃ og O₄ skal, under bremsning på en prøvestrækning med en overflade, der giver en mindre god friktion, opfylde betingelserne anført i tillægget.

Tillæg til punkt 1.1.4.2.: BREMSEKRAFTENS FORDELING PÅ KØRETØJERNES AKSLER:

1. ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Køretøjer af kategorierne M₁, M₂, M₃, N₁, N₂, N₃, O₃ og O₄, som ikke er forsynet med anordning, der automatisk hindrer hjulblokade under bremsning, skal opfylde betingelserne i dette tillæg.

2. BETEGNELSER

- i = akselangivelse (i = 1, foraksel; i = 2, bagaksel).
- P_i = statisk akseltryk på aksel i.
- N_i = dynamisk akseltryk på aksel i under bremsning.
- T_i = den samlede afgivne bremskraft på aksel i.
- f_i = T_i/N_i = den udnyttede friktionskoefficient ved aksel i.
- J = køretøjets retardation.
- g = tyngde-acceleration g = 10 m/s².
- z = køretøjets retardationstal = J/g⁽¹⁾.
- P = køretøjets vægt.
- h = tyngdepunktets højde over vejbanen.
- E = køretøjets akselafstand.
- k = den opnåelige friktionskoefficient mellem dæk og vejbane.

Køretøjets bremskraftfordeling vises med Kurver, der angiver den udnyttede friktionskoefficient på for- og bagaksel under specifikke belastningsforhold som funktion af køretøjets retardationstal.

3. FORSKRIFTER FOR MOTORDREVNE KØRETØJER

3.1. Toakslede køretøjer

3.1.1.⁽²⁾ Under alle køretøjets belastningsforhold skal kurven for den udnyttede friktionskoefficient på forakslen ligge højere end kurven for den udnyttede friktionskoefficient på bagakslen:

- for køretøjer af kategori M₁ ved retardationstal mellem 0,15 og 1,8;
- for andre kategorier af køretøjer, med undtagelse af bybusser, ved retardationstal mellem 0,15 og 0,30.

For K-værdier mellem 0,2 og 0,8 skal desuden

$$z \geq 0,1 + 0,85(k - 0,2)$$

3.1.2. De ovennævnte betingelser skal opfyldes automatisk.

⁽¹⁾ For Sættevogne forstås herved bremskraften på akselen (akslerne) divideret med det (de) statiske akseltryk.

⁽²⁾ Det i punkt 3.1.1. foreskrevne skal ikke opfattes som et krav om en bremseeffekt, der er større end den i bilag II foreskrevne.

- 3.1.3. For et motordrevet køretøj, som er indrettet til at trække et påhængskøretøj, der er forsynet med tryklufthremser, må trykket i styre- og fødeledningen ikke påvirkes af det motordrevne køretøjs automatiske bremsekraftregulering.
- 3.1.4. Til kontrol af det under punkt 3.1.1. foreskrevne skal køretøjsfabrikanten fremlægge kurverne for de udnyttede friktionskoefficienter, som funktion af køretøjets retardationstal, beregnet på grundlag af følgende formler:

$$f_1 = \frac{T_1}{N_1} = \frac{T_1}{P_1 + z \frac{h}{E} P} \quad f_2 = \frac{T_2}{N_2} = \frac{T_2}{P_2 - z \frac{h}{E} P}$$

- 3.1.4.1. For andre køretøjer end sættevognstraktorer skal kurverne optegnes for følgende to belastningstilstande:
- ubelæsset; i køreklar stand og føreren medregnet
 - belæsset; er der flere muligheder for fordeling af lasten regnes med den lastfordeling der giver det største statiske akseltryk på forakslen.
- For tyngdepunktshøjden h anvendes de af køretøjsfabrikanten opgivne værdier.
- 3.1.4.2. Sættevognstraktorer.
- 3.1.4.2.1. Sættevognstraktor alene. Kurverne skal optegnes for et ubelæsset køretøj i køreklar stand og føreren medregnet. For tyngdepunktshøjden h anvendes den af køretøjsfabrikanten opgivne værdi.
- 3.1.4.2.2. Sættevognstraktor belæsset. Sættevognens dynamiske belastning på sættevognstraktoren skal repræsenteres af en vægt P_s anbragt på sættevognskoblingen i centerlinien for hovedbolt og lig med:

$$P_s = P_{so} (1 + 0,45 z)$$

P_{so} er lig med forskellen mellem sættevognstraktorens totalvægt og vægten af det ubelæssede køretøj.

For tyngdepunktshøjden h anvendes værdien: $h = \frac{h_o P_o + h_s P_s}{P}$

hvor

- h_o , er den i punkt 3.1.4.2.1. angivne tyngdepunktshøjde,
- h_s , er højden over vejbanen af sættevognskoblingens bæreflade,
- P_o , er vægten af den ubelæssede sættevognstraktor,
- $P = P_o + P_s$.

3.2. Køretøjer med flere end to aksler.

Forskrifterne i punkt 3.1. gælder også for køretøjer med flere end to aksler. Forskrifterne anses som opfyldt, såfremt den udnyttede friktionskoefficient på forakslen er større end den udnyttede friktionskoefficient på mindst én af bagakslerne ved retardationstal mellem 0,15 og 0,30.

4. FORSKRIFTER FOR SÆTTEVOGNE

- 4.1. De følgende forskrifter gælder kun for sættevogne, forsynet med tryklufthremser.
- 4.2. Sådanne sættevognes bremseapparat skal være indrettet og justeret således, at kurven der viser sættevognens retardationstal som en funktion af trykket i styreledningen, målt ved slangekoblingen, skal ligge indenfor det skraverede område på diagrammet, der er vedføjet dette tillæg.
- 4.3. Denne betingelse skal opfyldes under alle de belastningsforhold, der er tilladt for sættevognens aksler.

5. FORSKRIFTER FOR PÅHÆNGSGOGNE

- 5.1. Almindelige bestemmelser. De følgende forskrifter gælder kun for påhængsvogne, forsynet med tryklufthremser. De gælder hverken for en-akslede påhængsvogne eller for to-akslede påhængsvogne med en akselafstand, der er mindre end 2 meter.

5.2. For to-akslede påhængsvogne, der ikke er undtaget i henhold til punkt 5.1., gælder forskrifterne i punkt 3.1.

5.3. For påhængsvogne med flere end to aksler gælder forskrifterne i punkt 3.2.

6. BETINGELSER, DER SKAL OPFYLDES SÅFREMT DEN AUTOMATISKE BREMSEKRAFT-REGULERING SVIGTER.

Såfremt forskrifterne i dette tillæg opfyldes ved anvendelse af en særlig automatisk bremsekraftregulering (f.eks. mekanisk aktiveret fra køretøjets affjedringssystem), skal det, hvis denne anordning eller dens aktiveringsmekanisme svigter, være muligt at standse køretøjet med mindst den for hjælpebremsen foreskrevne bremseeffekt.

7. MÆRKNING

7.1. Såfremt forskrifterne i dette tillæg opfyldes ved anvendelse af automatisk bremsekraftregulering, der aktiveres mekanisk fra køretøjets affjedringssystem, skal køretøjet være forsynet med en mærkning, der angiver aktiveringsmekanismens indstilling, når køretøjet er henholdsvis ubelæst og læst til totalvægt. Dette krav om mærkning gælder dog ikke for køretøjer af kategori M₁.

7.2. For køretøjer med tryklufsbremser, hvor forskrifterne i dette tillæg opfyldes ved anvendelse af automatisk bremsekraftregulering, der regulerer lufttrykket i bremsetransmissionen, gælder, at køretøjet skal være forsynet med en mærkning, der angiver reguleringsanordningens afgangstryk ved fuld bremsning, når køretøjet er henholdsvis ubelæst og læst til totalvægt.

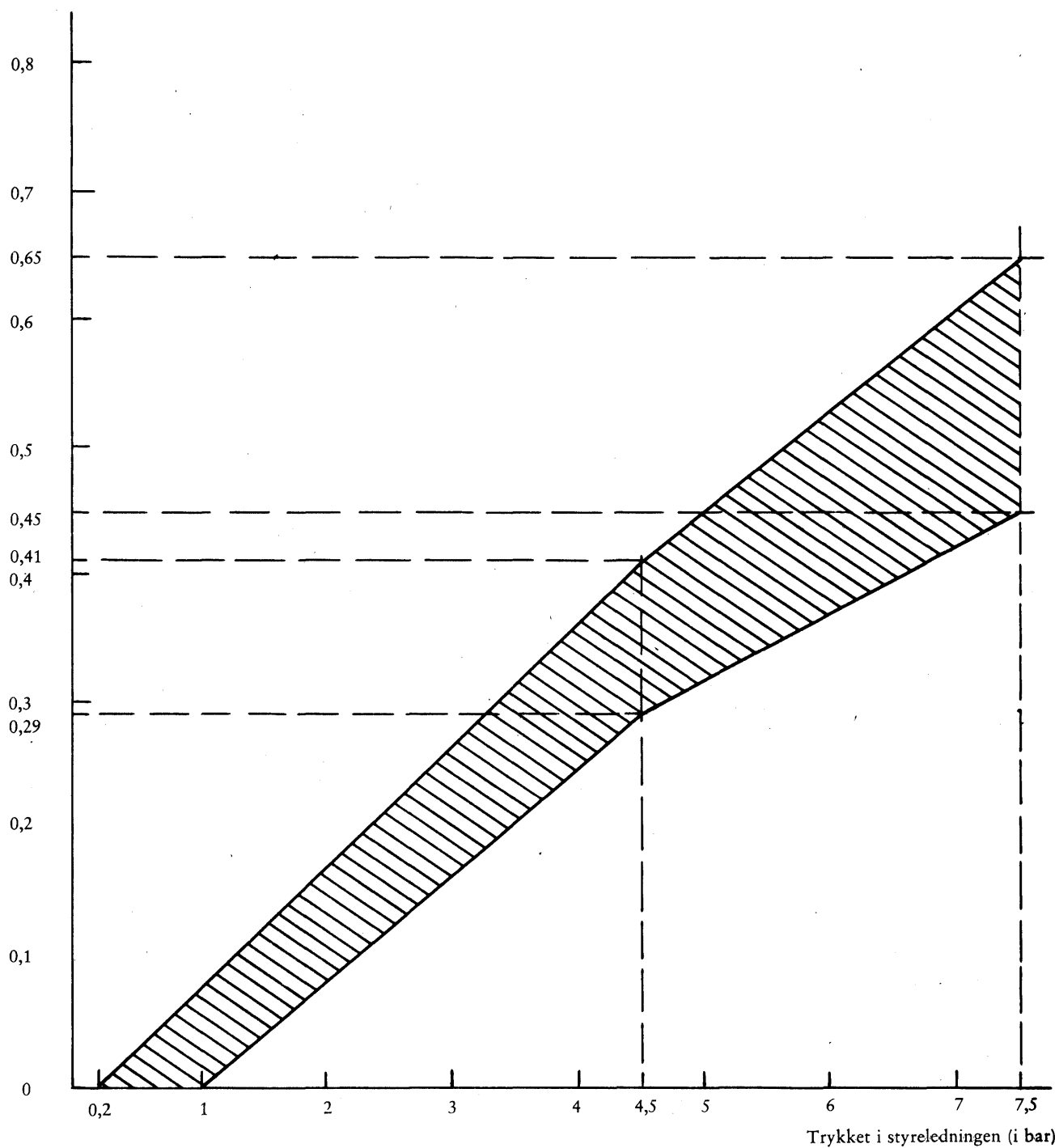
7.3. De under punkt 7.1. og 7.2. foreskrevne mærkninger skal på udslettelig måde anbringes på et synligt sted på køretøjet.

8. KONTROL AF KØRETØJER

Ved EF-standardtypegodkendelse af et køretøj skal den tekniske tjeneste, der forestår prøverne, foretage den kontrol og sådanne eventuelle supplerende prøver, der skønnes nødvendige for konstatering af, at forskrifterne i dette tillæg er opfyldt. Rapport for sådanne eventuelle supplerende prøver skal vedføjес meddelelse om EF-standardtypegodkendelse.

Det i tillæggets punkt 4.2 omtalte diagram

z = retardationstallet



BILAG IX: MØNSTER FOR OPSTILLING AF MEDDELELSIFORMULAR VEDRØRENDE GODKENDELSE AF ET KØRETØJ, HVAD ANGÅR BREMSEAPPARATET

Efter punkt 17 indføjes følgende nye punkter 17 A og 17 A 1:

17 A Fordeling af bremsekraften på køretøjets aksler.

17 A 1 Opfylder køretøjet forskrifterne i tillægget til punkt 1.1.4.2. ja/nej⁽⁴⁾.
