

RÅDETS DIREKTIV

af 25. juni 1987

om supplerung af bilag I til direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil

(87/403/EØF)

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE
FÆLLESSKABER HAR —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

under henvisning til Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab, særlig artikel 100,

under henvisning til forslag fra Kommissionen ⁽¹⁾,under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet ⁽²⁾,
og

ud fra følgende betragtninger:

I bemærkningerne i bilag I til direktiv 70/156/EØF ⁽³⁾,
senest ændret ved direktiv 87/358/EØF ⁽⁴⁾, er klasseinddelingen af motorkøretøjer og påhængskøretøjer anført;der er nu behov for, at der på fællesskabsplan fastsættes en definition af terrængående (off-road) køretøjer, navnlig med henblik på anvendelse af direktiv 84/424/EØF ⁽⁵⁾, som i artikel 1 indeholder undtagelser for disse køretøjstyper, og mere generelt med henblik på anvendelse af ethvert andet direktiv vedrørende motorkøretøjer, som måtte kræve en sådan definition;

terrængående køretøjer defineres forskelligt i hver enkelt medlemsstat, og for ikke at skabe handelshindringer inden for Fællesskabet er der behov for en fælles definition inden for den internationale klasseinddeling, der er anført i bemærkningerne til bilag I til direktiv 70/156/EØF —

Artikel 1

Bilag I til direktiv 70/156/EØF ændres i overensstemmelse med bilaget til nærværende direktiv.

Artikel 2

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for senest den 1. oktober 1988 at efterkomme dette direktiv.

De underretter straks Kommissionen herom.

Artikel 3

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Luxembourg, den 25. juni 1987.

På Rådets vegne

H. DE CROO

Formand⁽¹⁾ EFT nr. C 108 af 23. 4. 1987, s. 9.⁽²⁾ EFT nr. C 190 af 20. 7. 1987.⁽³⁾ EFT nr. L 42 af 23. 2. 1970, s. 1.⁽⁴⁾ EFT nr. L 192 af 11. 7. 1987, s. 51.⁽⁵⁾ EFT nr. L 238 af 6. 9. 1984, s. 31.

BILAG

I »bemærkningerne« i bilag I indsættes efter litra b) følgende punkt:

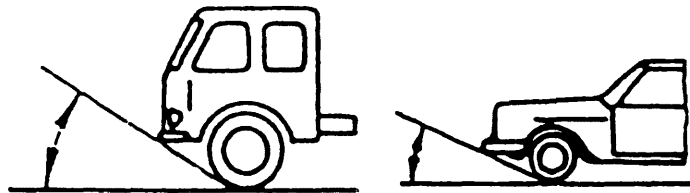
- »4. Køretøjer af ovennævnte klasse M og N, der betragtes som terrængående (off-road) køretøjer under de belastnings- og kontrolbetingelser, der er anført i punkt 4.4, og i henhold til de definitioner og skitser, der er anført i punkt 4.5.
- 4.1. Ethvert køretøj af klasse N_1 med en totalmasse på indtil 2 tons samt ethvert køretøj af klasse M_1 betragtes som et terrængående køretøj, såfremt det er forsynet med:
- mindst én foraksel og mindst én bagaksel, som er konstrueret til at trække samtidig, herunder køretøjer, hvor drivkraften på den ene akse kan frakobles,
 - mindst én differentialspærre eller mindst én anordning, der sikrer en lignende virkning, og såfremt det kan gennemføre en hældning på 30 % beregnet for det enkelte køretøj.
- Endvidere skal det opfylde mindst fem af følgende seks krav:
- en mindste forreste frigangsvinkel på 25° ,
 - en mindste bageste frigangsvinkel på 20° ,
 - en mindste rampevinkel på 20° ,
 - en mindste frihøjde under forakslen på 180 mm,
 - en mindste frihøjde under bagakslen på 180 mm,
 - en mindste frihøjde mellem akslerne på 200 mm.
- 4.2. Ethvert køretøj af klasse N_1 med en totalmasse på over 2 tons, klasse N_2 og M_2 samt klasse M_3 med en totalmasse på indtil 12 tons betragtes som et terrængående køretøj, såfremt det er forsynet med hjul, der er konstrueret til at trække samtidig, herunder køretøjer, hvor drivkraften på den ene akse kan frakobles, eller hvis det opfylder følgende tre krav:
- det har mindst én foraksel og mindst én bagaksel, der er konstrueret til at trække samtidig, herunder nær drivkraften på den ene akse kan frakobles;
 - det er udstyret med mindst én differentialspærreanordning eller mindst én anordning, der sikrer en lignende virkning;
 - det kan gennemkøre en hældning på 25 % beregnet for det enkelte køretøj.
- 4.3. Ethvert køretøj af klasse M_3 med en totalmasse på over 12 tons og af klasse N_3 betragtes som et terrængående køretøj, såfremt det er forsynet med hjul, der er konstrueret til at trække samtidig, herunder når drivkraften på den ene akse kan frakobles, eller hvis det opfylder følgende krav:
- mindst halvdelen af hjulene er drivhjul,
 - det er udstyret med mindst én differentialspærre eller mindst én anordning, der sikrer en lignende virkning,
 - det kan gennemkøre en hældning på 25 % beregnet for det enkelte køretøj,
 - det opfylder mindst fire af følgende seks krav:
 - en mindste forreste frigangsvinkel på 25° ,
 - en mindste bageste frigangsvinkel på 25° ,
 - en mindste rampevinkel på 25° ,
 - en mindste frihøjde under forakslen på 250 mm,
 - en mindste frihøjde mellem akslerne på 300 mm,
 - en mindste frihøjde under bagakslen på 250 mm.

4.4. Belastnings- og kontrolbetingelser

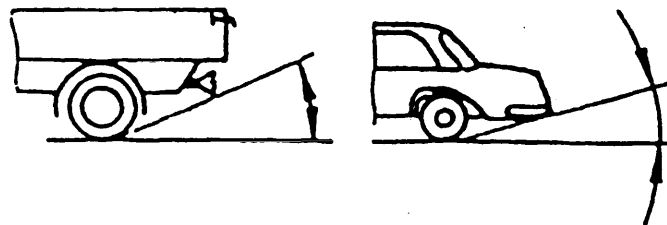
- 4.4.1. Køretøjer af klasse N_1 med en totalmasse på indtil 2 tons og køretøjer af klasse M_1 skal være i køreklar stand, dvs. med kølevæske, smøreolie, brændstof, værktøj, reservehjul og fører, hvis masse fastsættes til 75 kg.
- 4.4.2. Andre køretøjer end de i punkt 4.4.1 nævnte skal være læsset til den teknisk tilladte maksimalmasse, som konstruktøren har opgivet.
- 4.4.3. Kontrollen af gennemkørslen af de beskrevne hældninger (25 % og 30 %) foregår ved simple beregninger. I grænsetilfælde kan den tekniske instans imidlertid anmode om at få stillet et køretøj af den pågældende type til rådighed med henblik på en faktisk afprøvning.
- 4.4.4. Ved målingerne af forreste frigangsvinkel, bageste frigangsvinkel og rampevinkel tages afskærmningsanordningerne ikke i betragtning.

4.5. Definitioner og skitser af forreste frigangsvinkel, bageste frigangsvinkel og rampevinkel samt frihøjde

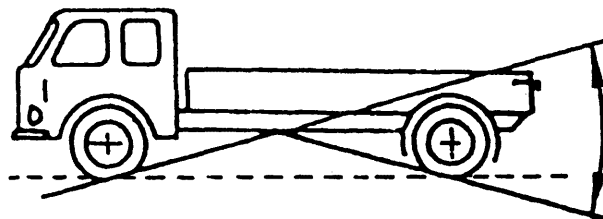
- 4.5.1. Ved »forreste frigangsvinkel« forstås den maksimale vinkel mellem horisontalplanet og de planer, der tangerer de statisk belastede dæk på forhjulene, således at intet punkt på køretøjet foran den forreste aksel ligger under disse planer, og ingen fast del af køretøjet, med undtagelse af eventuelle trinbræt, ligger under disse planer.



- 4.5.2. Ved »bageste frigangsvinkel« forstås den maksimale vinkel mellem horisontalplanet og de planer, der tangerer de statisk belastede dæk på baghjulene, således at intet punkt på køretøjet bag den bageste aksel ligger under disse planer, og ingen fast del af køretøjet ligger under disse planer.

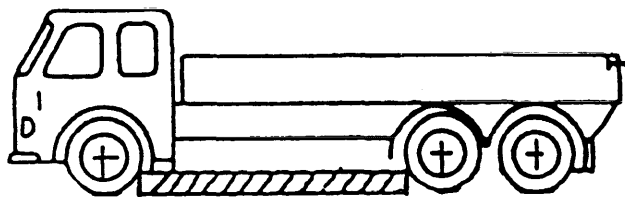


- 4.5.3. Ved »rampevinkel« forstås den minimale spidse vinkel mellem to planer, vinkelrette på køretøjets midterplan i længderetningen, tangerende henholdsvis forhjulenes og baghjulenes statisk belastede dæk, og hvis skæring rører den nederste faste del af køretøjet uden for hjulene. Denne vinkel bestemmer den største rampe, på hvilken køretøjet kan køre.



- 4.5.4. — Ved »frihøjde mellem akslerne« forstås den mindst afstand mellem horisontalplanet og det laveste faste punkt på køretøjet.

Flerhjulsæt betragtes som værende en enkelt aksel.



- Ved »frihøjde under en aksel« forstås den afstand, der bestemmes af det højeste punkt på en cirkelbue, der går gennem midten af den bærende flade på en aksels hjul (de indvendige hjul i tilfælde af tvillingdæk), og som rører det laveste faste punkt på køretøjet mellem hjulene. Ingen fast del af køretøjet må rage ind i den skraverede del af tegningen. Frihøjden for flere aksler angives i givet fald i henhold til disses placering, f.eks. 280/250/250.

