

**Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 70/156/EØF om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil**

*KOM(87) 109 endelig udg.*

*(Forelagt af Kommissionen den 3. april 1987)*

(87/C 108/10)

RÅDET FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artikel 100,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet,

under henvisning til udtalelse fra Det økonomiske og sociale Udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

Der er nu behov for, at der på fællesskabsplan fastsættes en definition af terrængående (off-road) køretøjer, navnlig med henblik på anvendelse af Rådets direktiv 84/424/EØF <sup>(1)</sup>, 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;

<sup>(1)</sup> EFT nr. L 238 af 6. 9. 1984, s. 31.

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 Rådets direktiv 70/156/EØF <sup>(2)</sup>, senest ændret ved akten vedrørende Spaniens og Portugals tiltrædelse —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

*Artikel 1*

Bilag I i Rådets direktiv 70/156/EØF ændres i henhold til bilaget.

*Artikel 2*

Medlemsstaterne sætter de nødvendige bestemmelser i kraft senest den 1. oktober 1987 for at efterkomme dette direktiv. De underretter straks Kommissionen herom.

*Artikel 3*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

<sup>(2)</sup> EFT nr. L 42 af 23. 2. 1970, s. 1.

**BILAG**

I »bemærkningerne« indsættes efter afslutningen af 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 pkt. 4.4, og i henhold til de definitioner og skitser, der er anført i pkt. 4.5.

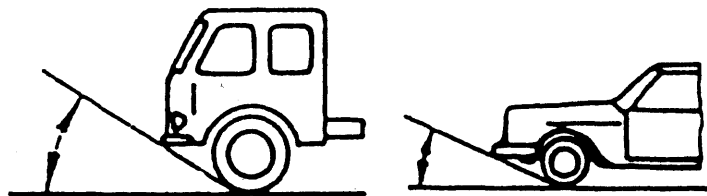
4.1. Ethvert motorkøretøj af klasse M<sub>1</sub> og ethvert køretøj af klasse N<sub>1</sub> med en totalmasse på indtil to tons betragtes som et terrængående køretøj, såfremt det er forsynet med:

- mindst én foraksel og mindst én bagaksel, som er konstrueret til at trække samtidig (f.eks. når drivkraften på den ene akse kan frakobles),
- mindst én differentialsperre eller mindst én anordning, der sikrer en lignende virkning, og
- såfremt det kan gennemkøre en hældning på 30 %, beregnet for det enkelte køretøj.

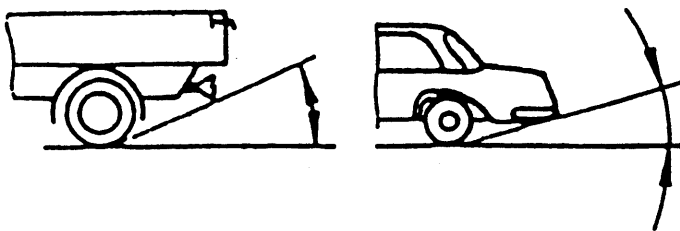
Endvidere skal det opfylde mindst fem af følgende seks krav:

- have en mindste forreste frigangsvinkel på 25°,
- have en mindste bageste frigangsvinkel på 20°,

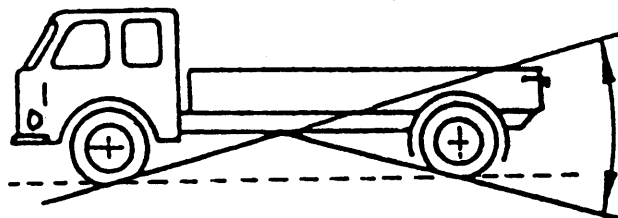
- have en mindste rampevinkel på 20°,
  - have en mindste frihøjde under forakslen på 180 mm,
  - have en mindste frihøjde under bagakslen på 180 mm,
  - have en mindste frihøjde mellem akslerne på 200 mm.
- 4.2. Ethvert motorkøretøj af klasse N<sub>2</sub> med en totalmasse på over to tons, klasse N<sub>2</sub> og M<sub>2</sub> samt klasse M<sub>3</sub> med en totalmasse på indtil tolv tons betragtes som et terrængående køretøj, såfremt det er forsynet med hjul, der alle er konstrueret til at være drivhjul, idet drivkraften på den ene aksel 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, idet drivkraften på den ene aksel kan frakobles;
  - det er udstyret med en eller flere differentialspærreanordninger eller en eller flere anordninger, der sikrer en lignende virkning;
  - det kan gennemkøre en hældning på 25 % beregnet for det enkelte køretøj.
- 4.3. Ethvert motorkøretøj af klasse M<sub>3</sub> med en totalmasse på over tolv tons og af klasse N<sub>3</sub> betragtes som et terrængående køretøj, såfremt det er forsynet med hjul, der alle er konstrueret til at være drivhjul, idet drivkraften på den ene aksel 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:
    - det har en mindste forreste frigangsvinkel på 25°,
    - det har en mindste bageste frigangsvinkel på 25°,
    - det har en mindste rampevinkel på 25°,
    - det har en mindste frihøjde under forakslen på 250 mm,
    - det har en mindste frihøjde mellem akslerne på 300 mm,
    - det har en mindste frihøjde under bagakslen på 250 mm.
- 4.4. *Belastnings- og kontrolbetingelser*
- 4.4.1. Køretøjer af klasse M<sub>1</sub> og klasse N<sub>1</sub> med en totalmasse på indtil to tons skal være i køreklar stand, dvs. med kølevæske, smørelolie, brændstof, værktøj, reservehjul og fører, hvis masse fastsættes til 75 kg.
- 4.4.2. Andre køretøjer af klasse M<sub>1</sub> og af klasse N<sub>1</sub> med en totalmasse på indtil to tons 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 af-skærmingsanordningerne 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.

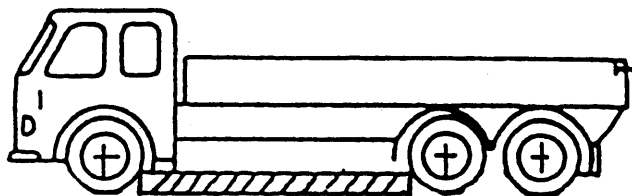


- 4.5.3. Ved 'rampevinkel' forstås den minimale spidse vinkel mellem to planer, vinkelrette på køretøjets midterplan i længderetningen, tangerende henholdsvis forhjulenes og baghjulenes statisk belastede dæk, og hvis skæring rører den nederste del af køretøjet uden for hjulene. Denne vinkel bestemmer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



- 4.5.4. — Ved 'frihøjde mellem akslerne' forstås den mindste 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 punkt på køretøjet mellem hjulene. Ingen 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.«

