

## ΟΔΗΓΙΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 25ης Ιουνίου 1987

για τη συμπλήρωση του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους

(87/403/ΕΟΚ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Έχοντας υπόψη:

*Άρθρο 1*

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 100,

Το παράρτημα I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ συμπληρώνεται σύμφωνα με το παράρτημα.

την πρόταση της Επιτροπής <sup>(1)</sup>,*Άρθρο 2*τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου <sup>(2)</sup>,

Εκτιμώντας:

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να προσαρμοστούν στην παρούσα οδηγία το αργότερο την 1η Οκτωβρίου 1988.

ότι η οδηγία 70/156/ΕΟΚ <sup>(3)</sup>, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 87/358/ΕΟΚ <sup>(4)</sup>, παρέχει στις σημειώσεις του παραρτήματος I την κατάταξη των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους

Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

ότι είναι πλέον αναγκαίο να οριστούν σε κοινοτικό επίπεδο τα οχήματα μη οδικής χρήσης, ενόψει ιδίως της εφαρμογής της οδηγίας 84/424/ΕΟΚ <sup>(5)</sup> η οποία προβλέπει στο άρθρο 1 παρεκκλίσεις γι' αυτούς τους τύπους οχημάτων, και γενικότερα ενόψει της εφαρμογής κάθε άλλης οδηγίας στον τομέα των οχημάτων με κινητήρα που θα καθιστούσε αναγκαίο έναν τέτοιο ορισμό

*Άρθρο 3*

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

ότι σε κάθε κράτος μέλος τα οχήματα παντός είδους ορίζονται διαφορετικά και, για να μην παρεμποδίζονται οι ενδοκοινοτικές εμπορικές ανταλλαγές, είναι αναγκαίος ένας κοινός ορισμός, στο πλαίσιο των διθνών κατηγοριών που αναφέρονται στις σημειώσεις του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ,

Λουξεμβούργο, 25 Ιουνίου 1987.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

H. DE CROO

<sup>(1)</sup> ΕΕ αριθ. C 108 της 23. 4. 1987, σ. 9.

<sup>(2)</sup> ΕΕ αριθ. C 190 της 20. 7. 1987.

<sup>(3)</sup> ΕΕ αριθ. L 42 της 23. 2. 1970, σ. 1.

<sup>(4)</sup> ΕΕ αριθ. L 192 της 11. 7. 1987, σ. 51.

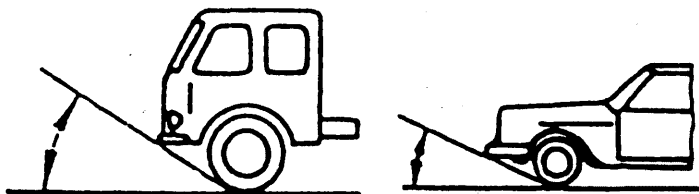
<sup>(5)</sup> ΕΕ αριθ. L 238 της 6. 9. 1984, σ. 31.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

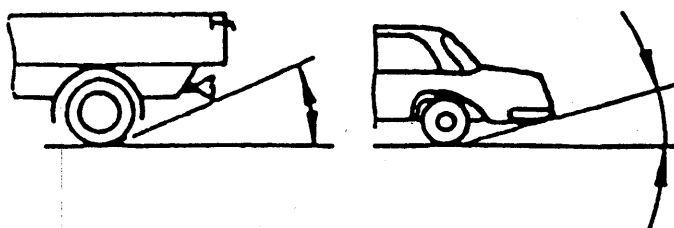
Στις σημειώσεις του παραρτήματος I, μετά το στοιχείο β) προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

- «4. Οχήματα των παραπάνω κατηγοριών M και N θεωρούνται ως οχήματα μη οδικής χρήσης υπό τις συνθήκες φορτίου και επαλήθευσης που αναφέρονται στο σημείο 4.4 και σύμφωνα με τους ορισμούς και τα σχήματα του σημείου 4.5.
- 4.1. Κάθε όχημα της κατηγορίας N<sub>1</sub> του οποίου το μέγιστο βάρος δεν υπερβαίνει τους 2 τόνους καθώς και κάθε όχημα της κατηγορίας M<sub>1</sub> θεωρείται όχημα παντός εδάφους εάν είναι εφοδιασμένο:
- τουλάχιστον με έναν μπροστινό άξονα και τουλάχιστον με έναν πίσω άξονα οι οποίοι να έχουν μελετηθεί για να είναι ταυτόχρονα κινητήριοι, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων στα οποία η κίνηση του ενός άξονα μπορεί να αποσυνπλεχθεί,
- τουλάχιστον με ένα μηχανισμό εμπλοκής του διαφορικού ή τουλάχιστον με ένα μηχανισμό που να εξασφαλίζει παρόμοιο αποτέλεσμα και
- εάν μπορεί να ανέλθει ένα πρηνές κλίσεως 30 % υπολογισμένης για το μεμονωμένο όχημα.
- Επιπλέον, πρέπει να πληροί τουλάχιστον πέντε από τις εξής έξι απαιτήσεις:
- να έχει ελάχιστη γωνία πρόπτωσης 25°,
  - να έχει ελάχιστη γωνία φυγής 20°,
  - να έχει ελάχιστη γωνία κεκλιμένου επιπέδου 20°,
  - να έχει ο εμπρόσθιος άξονας ελάχιστη απόσταση από το έδαφος 180 mm,
  - να έχει ο οπίσθιος άξονας ελάχιστη απόσταση από το έδαφος 180 mm,
  - να έχει ελάχιστη απόσταση από το έδαφος μεταξύ αξόνων 200 mm.
- 4.2. Κάθε όχημα της κατηγορίας N<sub>1</sub> του οποίου το μέγιστο βάρος υπερβαίνει τους 2 τόνους και των κατηγοριών N<sub>2</sub> και M<sub>2</sub> και M<sub>3</sub> των οποίων το μέγιστο βάρος δεν υπερβαίνει τους 12 τόνους, θεωρείται όχημα μη οδικής χρήσης είτε εάν είναι εφοδιασμένο με τροχούς που μπορούν να είναι ταυτόχρονα κινητήριοι — περιλαμβανομένων και των οχημάτων στα οποία είναι δυνατό να αποσυνπλεχθεί η μετάδοση της κίνησης σε έναν άξονα, είτε εάν πληροί τις τρεις εξής απαιτήσεις:
- να έχει τουλάχιστον έναν άξονα και τουλάχιστον έναν οπίσθιο άξονα, οι οποίοι μπορούν να είναι ταυτόχρονα κινητήριοι — περιλαμβανομένων και των οχημάτων στα οποία είναι δυνατόν να αποσυνπλεχθεί η μετάδοση της κίνησης σε έναν άξονα,
  - να είναι εφοδιασμένο με τουλάχιστον έναν μηχανισμό εμπλοκής του διαφορικού είτε με τουλάχιστον έναν μηχανισμό που να εξασφαλίζει παρόμοιο αποτέλεσμα,
  - να μπορεί να ανέλθει ένα πρηνές κλίσεως 25 % υπολογισμένης για το μεμονωμένο όχημα.
- 4.3. Κάθε όχημα της κατηγορίας M<sub>3</sub>, με μέγιστο βάρος άνω των 12 τόνων και της κατηγορίας N<sub>3</sub> θεωρείται όχημα μη οδικής χρήσης είτε εάν είναι εφοδιασμένο με τροχούς που μπορούν να είναι ταυτόχρονα κινητήριοι — περιλαμβανομένων και των οχημάτων στα οποία είναι δυνατόν να αποσυνπλεχθεί η μετάδοση της κίνησης σε έναν άξονα είτε εάν πληροί τις εξής απαιτήσεις:
- να είναι εξοπλισμένο τουλάχιστον κατά 50 % με κινητήριους τροχούς,
  - να είναι εξοπλισμένο με έναν μηχανισμό εμπλοκής του διαφορικού ή τουλάχιστον με έναν μηχανισμό που να εξασφαλίζει παρόμοια αποτελέσματα,
  - να μπορεί να ανέλθει ένα πρηνές κλίσεως 25 % υπολογισμένης για το μεμονωμένο όχημα,
  - να πληροί τουλάχιστον τέσσερις από τις εξής έξι απαιτήσεις:
    - να έχει ελάχιστη γωνία πρόπτωσης 25°,
    - να έχει ελάχιστη γωνία φυγής 25°,
    - να έχει ελάχιστη γωνία κεκλιμένου επιπέδου 25°,
    - να έχει ο εμπρόσθιος άξονας ελάχιστη απόσταση από το έδαφος 250 mm,
    - να έχει ελάχιστη απόσταση από έδαφος μεταξύ αξόνων 300 mm,
    - να έχει ο οπίσθιος άξονας ελάχιστη απόσταση από το έδαφος 250 mm.

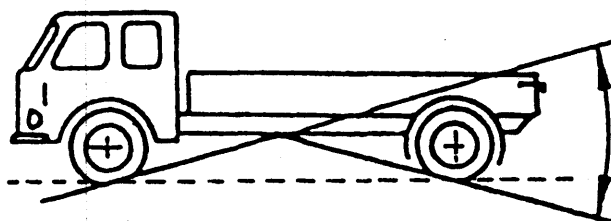
- 4.4. Όροι φόρτωσης και επαλήθευσης
- 4.4.1. Τα οχήματα της κατηγορίας N<sub>1</sub> των οποίων το μέγιστο βάρος δεν υπερβαίνει τους 2 τόνους και της κατηγορίας M<sub>1</sub> πρέπει να είναι σε θέση να κινηθούν, δηλαδή να έχουν υγρά ψύξεως, λιπαντικά, καύσιμα, εργαλεία, εφεδρικό τροχό και οδηγό βάρους κατ' αποκοπή 75 kg.
- 4.4.2. Τα οχήματα εκτός εκείνων της κατηγορίας N<sub>1</sub> των οποίων το μέγιστο βάρος δεν υπερβαίνει τους 2 τόνους και εκείνων της κατηγορίας M<sub>1</sub> πρέπει να φορτώνονται με το μέγιστο τεχνικά παραδεκτό φορτίο που έχει δηλωθεί από τον κατασκευαστή.
- 4.4.3. Η επαλήθευση της ανάβασης των ζητούμενων κλίσεων (25 % και 30 %) πραγματοποιείται με απλούς υπολογισμούς. Εντούτοις, σε οριακές περιπτώσεις η τεχνική υπηρεσία μπορεί να ζητήσει να της παραδοθεί ένα όχημα του εν λόγω τύπου για να το υποβάλει σε πραγματική δοκιμή.
- 4.4.4. Κατά τη μέτρηση της γωνίας πρόπτωσης, φυγής και κεκλιμένου επιπέδου, τα συστήματα προστασίας κατά της σφήνωσης δεν λαμβάνονται υπόψη.
- 4.5. Ορισμοί και σχεδιαγράμματα των γωνιών πρόπτωσης, φυγής και κεκλιμένου επιπέδου καθώς και της απόστασης από το έδαφος
- 4.5.1. «Γωνία πρόπτωσης» νοείται η μέγιστη γωνία μεταξύ του επιπέδου στήριξης και των επιπέδων που εφάπτονται στα ελαστικά των εμπροσθίων τροχών, με στατικό φορτίο, έτσι ώστε κανένα σημείο του οχήματος εμπρός από τον πρώτο άξονα να μη βρίσκεται κάτω από τα επίπεδα αυτά και κανένα ανένδοτο μέρος του οχήματος, εκτός από ενδεχόμενους βαθύρες (μαρσπιέ), να μη βρίσκεται κάτω από τα επίπεδα αυτά.



- 4.5.2. «Γωνία φυγής» νοείται η μέγιστη γωνία μεταξύ του επιπέδου στήριξης και τα επίπεδα που εφάπτονται στα ελαστικά των οπίσθιων τροχών με στατικό φορτίο, έτσι ώστε κανένα σημείο του οχήματος στο πίσω μέρος του τελευταίου άξονα να μην βρίσκεται κάτω από τα επίπεδα αυτά και κανένα ανένδοτο μέρος του οχήματος να μην βρίσκεται κάτω από τα επίπεδα αυτά.

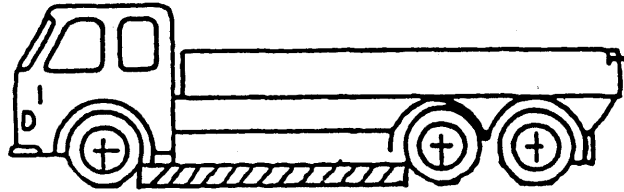


- 4.5.3. «Γωνία κεκλιμένου επιπέδου» νοείται η ελάχιστη οξεία γωνία μεταξύ των επιπέδων κάθετων προς το διάμεσο διάμηκες επίπεδο του οχήματος, τα οποία εφάπτονται αντίστοιχα στα ελαστικά των εμπροσθεν τροχών και στα ελαστικά των πίσω τροχών, με στατικό φορτίο, και των οποίων η τομή εγγίζει το κάτω ανένδοτο μέρος του οχήματος εκτός των τροχών. Η γωνία αυτή καθορίζει το μέγιστο κεκλιμένο επίπεδο που μπορεί να περάσει το όχημα.



- 4.5.4. «Απόσταση από το έδαφος μεταξύ των αξόνων» νοείται η μικρότερη απόσταση μεταξύ του επιπέδου στήριξης και του χαμηλότερου σταθερού σημείου του οχήματος.

Τα πολλαπλά συστήματα αξόνων θεωρούνται σαν ένας και μόνον άξονας.



«Απόσταση από το έδαφος κάτω από έναν άξονα» νοείται η απόσταση η οποία ορίζεται από το υψηλότερο σημείο του τόξου ενός κύκλου που περνά από το μέσο της επιφάνειας στήριξης των τροχών ενός άξονα (των εσωτερικών τροχών στην περίπτωση τροχών ανά ζεύγη) και η οποία εγγίζει το χαμηλότερο σταθερό σημείο του οχήματος μεταξύ των τροχών. Κανένα ανένδοτο μέρος του οχήματος δεν πρέπει να εξέχει στο διαγραμμισμένο τμήμα της γραφικής παράστασης. Ενδεχομένως, η απόσταση από το έδαφος περισσότερων αξόνων σημειώνεται ανάλογα με τη διάταξή τους, π.χ. 280/250/250.

