

Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ όσον αφορά την προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών σχετικά με την παραλαβή οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους

COM(87) 109 τελικό

(Υποβληθείσα από την Επιτροπή στο Συμβούλιο στις 3 Απριλίου 1987)

(87/C 108/10)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Εκτιμώντας:

ότι είναι πλέον αναγκαίο να οριστούν σε κοινοτικό επίπεδο τα οχήματα παντός εδάφους ενόψει ιδίως της εφαρμογής της οδηγίας 84/424/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽¹⁾, 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 ένα τέτοιο ορισμό,

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 διεθνών κατηγοριών που αναφέρονται στις σημειώσεις του παραρτήματος I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου⁽²⁾ όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης της Ισπανίας και της Πορτογαλίας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

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

Άρθρο 2

Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες διατάξεις για να προσαρμοστούν στην παρούσα οδηγία πριν από την 1η Οκτωβρίου 1987. Ενημερώνουν αμέσως την Επιτροπή.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 238 της 6. 9. 1984, σ. 31.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. L 42 της 23. 2. 1970, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στις «σημειώσεις» στο τέλος του 6) προστίθεται το ακόλουθο κείμενο:

«4. Οχήματα των παραπάνω κατηγοριών Μ και Ν θεωρούνται ως οχήματα παντός εδάφους υπό τις συνθήκες φορτίου και επαλήθευσης που αναφέρονται στο σημείο 4,4 και σύμφωνα με τους ορισμούς και τα σχήματα του σημείου 4,5.

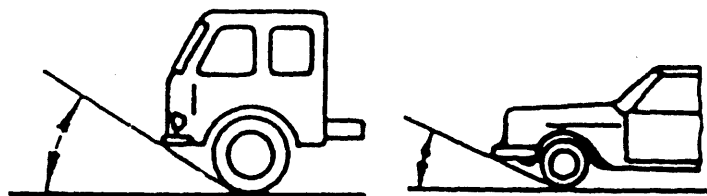
4.1 Κάθε όχημα με κινητήρα της κατηγορίας Μ₁ και κάθε όχημα της κατηγορίας Ν₁ του οποίου το μέγιστο βάρος δεν υπερβαίνει τους 2 τόνους, θεωρείται όχημα παντός εδάφους εάν είναι εφοδιασμένο:

- τουλάχιστον με ένα μπροστινό άξονα και τουλάχιστον με ένα πίσω άξονα οι οποίοι να έχουν μελετηθεί για να είναι ταυτόχρονα κινητήριοι (παραδείγματος χάριν όταν η κίνηση του ενός άξονα μπορεί να αποσυμπλεχθεί),
- 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.

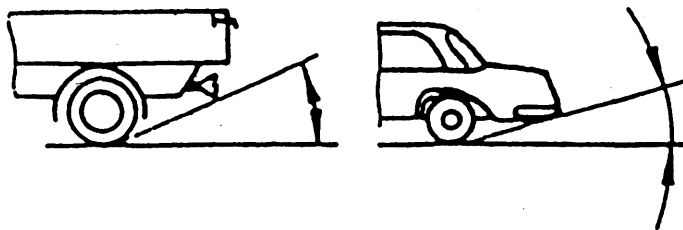
Επιπλέον, πρέπει να πληρεί τουλάχιστον πέντε από τις εξής έξι απαιτήσεις:

- να έχει ελάχιστη γωνία προσβολής 25°,
- να έχει ελάχιστη γωνία διαφυγής 20°,

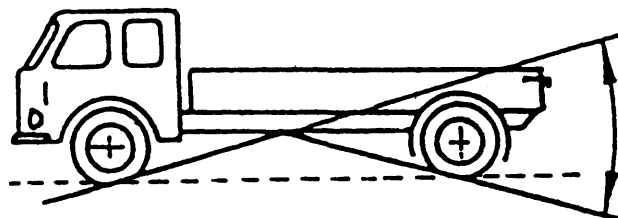
- να έχει ελάχιστη γωνία κλίσεως 20°,
 - να έχει ο εμπρόσθιος άξονας ελάχιστη απόσταση ασφαλείας από το έδαφος 180 mm,
 - να έχει ο οπίσθιος άξονας ελάχιστη απόσταση ασφαλείας από το έδαφος 180 mm,
 - να έχει ελάχιστη απόσταση ασφαλείας από το έδαφος μεταξύ αξόνων 200 mm.
- 4.2 Κάθε όχημα με κινητήρα της κατηγορίας N₁ του οποίου το μέγιστο βάρος υπερβαίνει τους 2 τόνους και των κατηγοριών N₂ και M₂ και M₃, των οποίων το μέγιστο βάρος δεν υπερβαίνει τους 12 τόνους, θεωρείται όχημα παντός εδάφους εάν είναι μελετημένο με την κίνηση στους τέσσερις τροχούς, δεδομένου ότι η κίνηση ενός τροχού μπορεί να αποσυμπλεχθεί ή εάν πληρεί τις τρεις εξής απαιτήσεις:
- να έχει τουλάχιστον έναν εμπροσθεν άξονα και τουλάχιστον έναν όπισθεν άξονα, οι οποίοι να είναι μελετημένοι ώστε να κινούνται ταυτόχρονα, δεδομένου ότι η κίνηση του ενός άξονα μπορεί να αποσυμπλεχθεί,
 - να είναι εφοδιασμένο με έναν ή περισσότερους μηχανισμούς εμπλοκής του διαφορικού είτε με έναν ή περισσότερους μηχανισμούς που να εξασφαλίζουν παρόμοιο αποτέλεσμα,
 - να μπορεί να ανέλθει ένα πρανές κλίσεως 25 % υπολογισμένης όταν το όχημα είναι μεμονωμένο.
- 4.3 Κάθε όχημα με κινητήρα της κατηγορίας M₃, του οποίου το μέγιστο βάρος υπερβαίνει τους 12 τόνους και της κατηγορίας N₃ θεωρείται όχημα παντός εδάφους εάν είναι μελετημένο με κίνηση στους τέσσερις τροχούς, δεδομένου ότι η κίνηση ενός άξονα μπορεί να αποσυμπλεχθεί ή εάν πληρεί τις εξής απαιτήσεις:
- να είναι εξοπλισμένο τουλάχιστον κατά 50 % με κινητήριους τροχούς,
 - να είναι εξοπλισμένο με ένα μηχανισμό εμπλοκής του διαφορικού ή τουλάχιστον με ένα μηχανισμό που να εξασφαλίζει παρόμοια αποτελέσματα,
 - να μπορεί να ανέλθει ένα πρανές κλίσεως 25 % της οποίας το μέγεθος έχει υπολογιστεί για το μεμονωμένο όχημα,
 - να πληρεί τουλάχιστον τέσσερις από τις εξής έξι απαιτήσεις:
 - να έχει ελάχιστη γωνία προσβολής 25°,
 - να έχει ελάχιστη γωνία διαφυγής 25°,
 - να έχει ελάχιστη γωνία κλίσεως 25°,
 - να έχει ελάχιστη απόσταση ασφαλείας ο εμπρόσθιος άξονας από το έδαφος 250 mm,
 - να έχει ελάχιστη απόσταση ασφαλείας από έδαφος μεταξύ αξόνων 300 mm,
 - να έχει ελάχιστη απόσταση ασφαλείας ο οπίσθιος άξονας από το έδαφος 250 mm.
- Η μέτρηση της απόστασης ασφαλείας από το έδαφος γίνεται σύμφωνα με τους ορισμούς που αναφέρονται στο σημείο 2.4 του παραρτήματος.
- 4.4 *Όροι φόρτωσης και επαλήθευσης*
- 4.4.1 Τα οχήματα της κατηγορίας M₁ και της κατηγορίας N₁ των οποίων το μέγιστο βάρος δεν υπερβαίνει τους 2 τόνους, πρέπει να είναι σε θέση να κινηθούν, δηλαδή να έχουν υγρά ψύξεως, λύπανσης, καύσιμα, εργαλεία, εφεδρικούς τροχούς και οδηγό δάρους κατά μέσο όρο 75 χιλιόγραμμα.
- 4.4.2 Τα οχήματα, εκτός εκείνων της κατηγορίας M₁ και εκείνων της κατηγορίας N₁, των οποίων το μέγιστο βάρος δεν υπερβαίνει τους 2 τόνους πρέπει να δέχονται 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 προσβολής, διαφυγής και κλίσεως, οι μηχανισμοί προστασίας κατά της σφίνωσης δεν λαμβάνονται υπόψη.
- 4.5 *Ορισμοί και σχεδιαγράμματα των γωνιών προσβολής, διαφυγής και κλίσης καθώς και της απόστασης από το έδαφος*
- 4.5.1 «Γωνία προσβολής» νοείται η μέγιστη γωνία μεταξύ του επιπέδου στήριξης και των επιπέδων που εφάπτονται στα ελαστικά των εμπροσθεν τροχών, με στατικό φορτίο, έτσι ώστε κανένα σημείο του οχήματος εμπρός από τον πρώτο άξονα να μην δρίσκεται κάτω από τα επίπεδα αυτά και κανένα συμπαγές μέρος του οχήματος, εκτός ενδεχόμενης από τους δατήρες, να μην δρίσκεται κάτω από τα επίπεδα αυτά.



- 4.5.2. “Γωνία διαφυγής” νοείται η μέγιστη γωνία μεταξύ του επιπέδου στήριξης και τα επίπεδα που εφάπτονται στα ελαστικά των πίσω τροχών με στατιστικό φορτίο, έτσι ώστε, κανένα σημείο του οχήματος στο πίσω μέρος του τελευταίου άξονα να μην βρίσκεται κάτω από τα επίπεδα αυτά και κανένα συμπλεγές μέρος του οχήματος να μην βρίσκεται κάτω από τα επίπεδα αυτά.

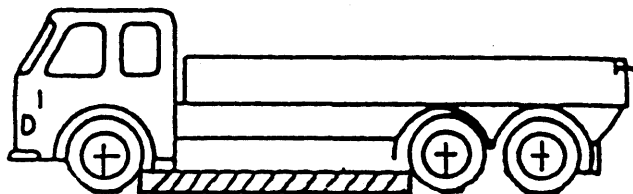


- 4.5.3 “Γωνία κλίσεως” νοείται η ελάχιστη οξεία γωνία μεταξύ των επιπέδων κάθετων προς το ενδιάμεσο κατά μήκος επίπεδο του οχήματος, τα οποία εφάπτονται αντίστοιχα στα ελαστικά των εμπροσθεν τροχών και στα ελαστικά των πίσω τροχών, με στατικό φορτίο, και των οποίων η διατομή εγγίζει το κάτω μέρος του οχήματος εκτός των τροχών. Η γωνία αυτή καθορίζει τη μεγαλύτερη κλίση που μπορεί να περάσει το όχημα.



- 4.5.4 — “Απόσταση ασφαλείας από το έδαφος μεταξύ των αξόνων” νοείται η μικρότερη απόσταση μεταξύ του επιπέδου στήριξης και του χαμηλότερου σταθερού σημείου του οχήματος.

Οι πολλαπλές κυλιόμενες αμαξοστοιχίες θεωρούνται σαν ένας και μόνο άξονας.



- “Απόσταση ασφαλείας 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 μέσον της επιφάνειας ανοίγματος των τροχών ενός άξονα (των εσωτερικών τροχών στην περίπτωση τροχών ανά ζεύγη) και η οποία εγγίζει το χαμηλότερο σημείο του οχήματος μεταξύ των τροχών. Κανένα μέρος του οχήματος δεν πρέπει να εξέρχει στο διαγραμμισμένο τμήμα του οχήματος. Ενδεχομένως, η απόσταση ασφαλείας από το έδαφος περισσότερων αξόνων σημειώνεται ανάλογα με τη διάταξή τους, πχ. 280/250/250».

