

DIRECTIVE DU CONSEIL

du 25 juin 1987

complétant l'annexe I de la directive 70/156/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques

(87/403/CEE)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 100,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,

vu l'avis de l'Assemblée ⁽²⁾,

considérant que la directive 70/156/CEE ⁽³⁾, modifiée en dernier lieu par la directive 87/358/CEE ⁽⁴⁾, a donné dans les notes à l'annexe I la classification des véhicules à moteur et de leurs remorques;

considérant qu'il est maintenant nécessaire de définir sur le plan communautaire les véhicules hors route en vue notamment de l'application de la directive 84/424/CEE ⁽⁵⁾ qui prévoit à son article 1^{er} des dérogations pour ces types de véhicules et plus généralement en vue de l'application de toute autre directive du secteur des véhicules à moteur qui nécessiterait une telle définition;

considérant que les véhicules hors route sont définis différemment dans chaque État membre et que, pour ne pas entraver les échanges intracommunautaires, une définition commune à l'intérieur des catégories internationales reprises dans les notes à l'annexe I de la directive 70/156/CEE est nécessaire,

Article premier

L'annexe I de la directive 70/156/CEE est complétée conformément à l'annexe de la présente directive.

Article 2

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive le 1^{er} octobre 1988 au plus tard.

Ils en informent immédiatement la Commission.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Luxembourg, le 25 juin 1987.

Par le Conseil

Le président

H. DE CROO

⁽¹⁾ JO n° C 108 du 23. 4. 1987, p. 9.

⁽²⁾ JO n° C 190 du 20. 7. 1987.

⁽³⁾ JO n° L 42 du 23. 2. 1970, p. 1.

⁽⁴⁾ JO n° L 192 du 11. 7. 1987, p. 51.

⁽⁵⁾ JO n° L 238 du 6. 9. 1984, p. 31.

ANNEXE

Dans les notes à l'annexe I, le texte suivant est inséré au point b):

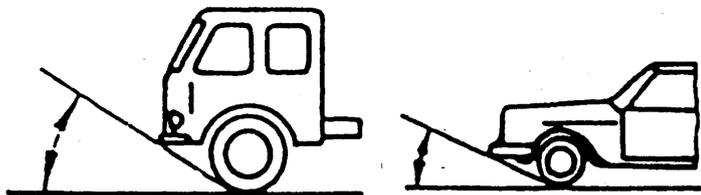
- «4. Véhicules des catégories M et N ci-dessus considérés comme véhicules hors route dans les conditions de charge et de vérification figurant au point 4.4 et suivant les définitions et croquis repris au point 4.5.
- 4.1. Tout véhicule de la catégorie N₁ ayant une masse maximale n'excédant pas 2 tonnes ainsi que tout véhicule de la catégorie M₁ est considéré comme un véhicule hors route s'il est muni:
- d'au moins un essieu avant et d'au moins un essieu arrière conçus pour être simultanément moteurs, y compris les véhicules dont la motricité d'un essieu peut être débrayée,
- d'au moins un dispositif de blocage de différentiel ou d'au moins un mécanisme assurant un effet similaire
- et
- s'il peut franchir une pente de 30 % calculée pour le véhicule isolé.
- De plus, il doit satisfaire à au moins cinq des six exigences suivantes:
- avoir un angle d'attaque minimal de 25°,
 - avoir un angle de fuite minimal de 20°,
 - avoir un angle de rampe minimal de 20°,
 - avoir une garde au sol minimale sous l'essieu avant de 180 mm,
 - avoir une garde au sol minimale sous l'essieu arrière de 180 mm,
 - avoir une garde au sol minimale entre les essieux de 200 mm.
- 4.2. Tout véhicule de la catégorie N₁ ayant une masse maximale excédant 2 tonnes, des catégories N₂ et M₂ et la catégorie M₃ ayant une masse maximale n'excédant pas 12 tonnes est considéré comme un véhicule hors route soit s'il est muni de roues conçues pour être simultanément motrices, y compris les véhicules dont la motricité d'un essieu peut être débrayée, soit s'il satisfait aux trois exigences suivantes:
- avoir au moins un essieu avant et au moins un essieu arrière conçus pour être simultanément moteurs, y compris lorsque la motricité d'un essieu peut être débrayée,
 - être équipé d'au moins un dispositif de blocage de différentiel ou d'au moins un mécanisme assurant un effet similaire,
 - pouvoir franchir une pente de 25 %, calculée pour le véhicule isolé.
- 4.3. Tout véhicule de la catégorie M₃ ayant une masse maximale excédant 12 tonnes et de la catégorie N₃ est considéré comme un véhicule hors route soit s'il est muni de roues conçues pour être simultanément motrices, y compris lorsque la motricité d'un essieu peut être débrayée, soit s'il satisfait aux exigences suivantes:
- être équipé d'au moins 50 % de roues motrices,
 - être équipé d'au moins un dispositif de blocage de différentiel ou d'au moins un dispositif assurant un effet similaire,
 - pouvoir franchir une pente de 25 %, calculée pour le véhicule isolé,
 - remplir au moins quatre des six exigences suivantes:
 - avoir un angle d'attaque minimal de 25°,
 - avoir un angle de fuite minimal de 25°,
 - avoir un angle de rampe minimal de 25°,
 - avoir une garde au sol minimale sous l'essieu avant de 250 mm,
 - avoir une garde du sol minimale entre les essieux de 300 mm,
 - avoir une garde au sol minimale sous l'essieu arrière de 250 mm.

4.4. Conditions de charge et de vérification

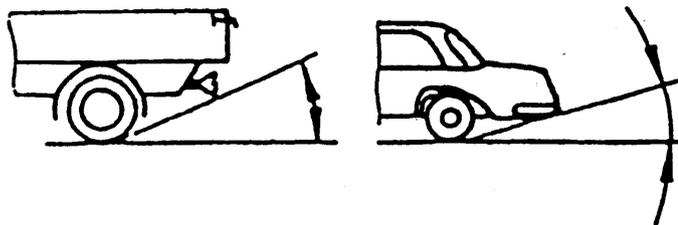
- 4.4.1. Les véhicules de la catégorie N_1 ayant une masse maximale n'excédant pas 2 tonnes et de la catégorie M_1 doivent être en ordre de marche c'est-à-dire avec fluide de refroidissement, lubrifiants, carburant, outillage, roue de secours et conducteur d'une masse évaluée forfaitairement à 75 kg.
- 4.4.2. Les véhicules autres que ceux visés au point 4.4.1 doivent être chargés à leur masse maximale techniquement admissible déclarée par le constructeur.
- 4.4.3. La vérification du franchissement des pentes requises (25 et 30 %) est effectuée par de simples calculs. Toutefois, dans des cas limites, le service technique peut demander qu'un véhicule du type concerné lui soit soumis pour procéder à un essai réel.
- 4.4.4. Lors des mesures des angles d'attaque, de fuite et de rampe, les dispositifs de protection contre l'encastrement ne sont pas pris en compte.

4.5. Définitions et croquis des angles d'attaque, de fuite et de rampe, ainsi que de la garde au sol

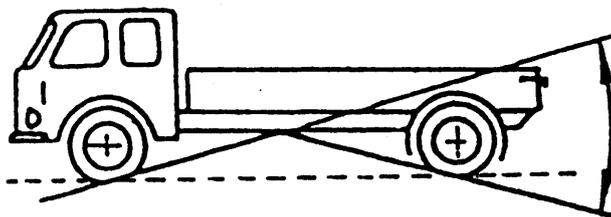
- 4.5.1. Par « angle d'attaque », on entend l'angle maximal entre le plan d'appui et les plans tangents aux pneus des roues avant, en charge statique, tel qu'aucun point du véhicule en avant du premier essieu ne soit situé en dessous de ces plans et qu'aucune partie rigide du véhicule, à l'exception des éventuels marche-pieds, ne soit située, en dessous de ces plans.



- 4.5.2. Par « angle de fuite », on entend l'angle maximal entre le plan d'appui et les plans tangents aux pneus des roues arrière en charge statique, tel qu'aucun point du véhicule en arrière du dernier essieu ne soit situé en dessous de ces plans et qu'aucune partie rigide du véhicule ne soit située en dessous de ces plans.

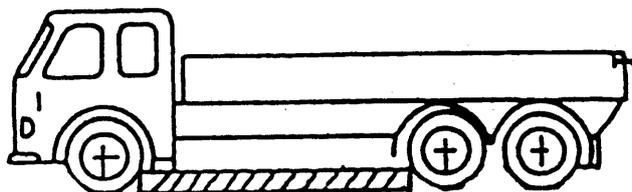


- 4.5.3. Par « angle de rampe », on entend l'angle aigu minimal entre deux plans, perpendiculaires au plan longitudinal médian du véhicule, tangents respectivement aux pneus des roues avant et aux pneus des roues arrière, en charge statique, et dont l'intersection touche la partie rigide inférieure du véhicule en dehors de ses roues. Cet angle définit la rampe la plus grande sur laquelle le véhicule peut passer.



- 4.5.4. Par « garde au sol entre les essieux », on entend la plus petite distance entre le plan d'appui et le point fixe le plus bas du véhicule.

Les trains roulants multiples sont considérés comme étant un seul essieu.



Par « garde au sol sous un essieu », on entend la distance déterminée par le point le plus haut d'un arc de cercle passant par le milieu de la surface de portée des roues d'un essieu (des roues intérieures dans le cas de pneumatiques jumelés) et qui touche le point fixe le plus bas du véhicule entre les roues. Aucune partie rigide du véhicule ne doit déborder dans le segment hachuré du graphique. Le cas échéant, la garde au sol de plusieurs essieux est indiquée suivant la dispositions de ceux-ci, par exemple 280/250/250.

