

DIRECTIVE 96/63/CE DE LA COMMISSION

du 30 septembre 1996

modifiant la directive 76/432/CEE concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au freinage des tracteurs agricoles ou forestiers à roues

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

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

vu la directive 74/150/CEE du Conseil, du 4 mars 1974, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des tracteurs agricoles ou forestiers à roues ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par la directive 88/297/CEE ⁽²⁾, et notamment ses articles 12 et 13,

considérant qu'il est possible d'améliorer les essais de freinage en remplaçant la décélération moyenne par une formule définissant la distance de freinage en fonction de la vitesse; que cette modification sera suivie d'autres modifications visant à améliorer la sécurité des tracteurs et des éléments intervenant dans leur utilisation;

considérant que les dispositions de la présente directive sont conformes à l'avis du comité d'adaptation au progrès technique institué par la directive 74/150/CEE,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Les annexes I et II de la directive 76/432/CEE du Conseil ⁽³⁾ sont modifiées conformément à l'annexe de la présente directive.

Article 2

1. À partir du 1^{er} octobre 1997, les États membres ne peuvent pas:

- refuser, pour un type de tracteur, d'accorder la réception CE de type ou le document visé à l'article 10 paragraphe 1 dernier tiret de la directive 74/150/CEE, ni la réception nationale,
- interdire l'immatriculation, la vente ou la mise en service des tracteurs

pour des motifs liés aux dispositifs de freinage, si les tracteurs sont conformes aux exigences de la directive 76/432/CEE telle qu'elle est modifiée par la présente directive.

2. À partir du 1^{er} mars 1998, les États membres:

- n'accordent plus la réception CE de type, ni le document prévu à l'article 10 paragraphe 1 dernier tiret de la directive 74/150/CEE

et

- peuvent refuser d'accorder la réception nationale pour un type de tracteur, pour des motifs liés aux dispositifs de freinage, si les exigences de la directive 76/432/CEE telle qu'elle est modifiée par la présente directive ne sont pas remplies.

Article 3

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} octobre 1997. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

3. Les États membres notifient à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit national qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 4

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 30 septembre 1996.

Par la Commission

Martin BANGEMANN

Membre de la Commission

⁽¹⁾ JO n° L 84 du 28. 3. 1974, p. 10.

⁽²⁾ JO n° L 126 du 20. 5. 1988, p. 52.

⁽³⁾ JO n° L 122 du 8. 5. 1976, p. 1.

ANNEXE

La directive 76/432/CEE est modifiée comme suit.

1. À l'annexe I, au point 4.2.6, à la fin du premier alinéa, la phrase suivante est ajoutée:

«Lorsque le freinage est normalement exercé sur plusieurs essieux, un essieu peut être désaccouplé à condition qu'il soit automatiquement réaccouplé en cas d'enclenchement du frein de service, ou en cas de défaillance du dispositif de réaccouplement.»

2. L'annexe II est modifiée comme suit.

— Au point 1.1.1, la première phrase est remplacée par la phrase suivante:

«L'efficacité d'un dispositif de freinage de service est basée sur la distance de freinage calculée selon la formule reprise au point 2.1.1.1.»

— Le point 1.2.2.2 est supprimé.

— Le point 2.1.1.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.1.1.1. Dans les conditions prévues pour l'essai de type O, une distance d'arrêt calculée selon la formule suivante:

$$s_{\max} \leq 0,15 V + \frac{V^2}{116}$$

V étant la vitesse maximale par construction en km/h

et

s_{\max} étant la distance maximale d'arrêt en mètres.»
