

Proposition de directive du Conseil modifiant 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

COM(87) 109 final

(Présentée par la Commission au Conseil le 3 avril 1987.)

(87/C 108/10)

LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,
vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment son article 100,
vu la proposition de la Commission,
vu l'avis du Parlement européen,
vu l'avis du Comité économique et social,

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 du Conseil ⁽¹⁾ 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 défini-

tion commune à l'intérieur des catégories internationales reprises dans les notes de l'annexe I de la directive 70/156/CEE du Conseil ⁽²⁾, modifiée en dernier lieu par l'acte d'adhésion de l'Espagne et du Portugal, est nécessaire,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

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

Article 2

Avant le 1^{er} octobre 1987, les États membres mettent en vigueur les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

⁽¹⁾ JO n° L 238 du 6. 9. 1984, p. 31.

⁽²⁾ JO n° L 42 du 23. 2. 1970, p. 1.

ANNEXE

I. Le texte suivant est ajouté après le point b):

«4. Véhicules des catégories M et N ci-dessus considérés comme véhicules hors route dans les conditions de charge et de vérification reprises au point 4.4 et suivant les définitions et croquis repris au point 4.5.

4.1. Tout véhicule à moteur de la catégorie M₁ et tout véhicule de la catégorie N₁ ayant une masse maximale n'excédant pas 2 tonnes 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 moteur (par exemple lorsque la motricité d'un essieu peut être débrayée),
- d'au moins un dispositif de blocage du différentiel ou d'au moins un mécanisme assurant un effet similaire

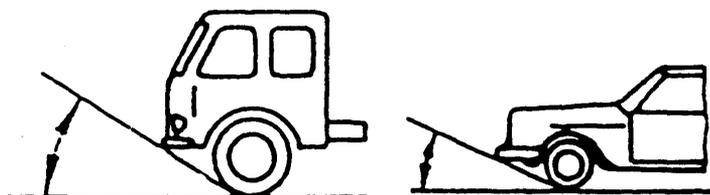
et

- s'il peut franchir une pente de 30 % calculés pour le véhicule isolé.

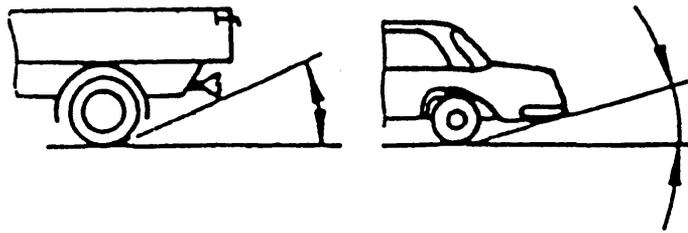
De plus, il doit satisfaire à au moins cinq des six exigences suivantes:

- avoir un angle d'attaque minimal de 25 degrés,
- avoir un angle de fuite minimal de 20 degrés,

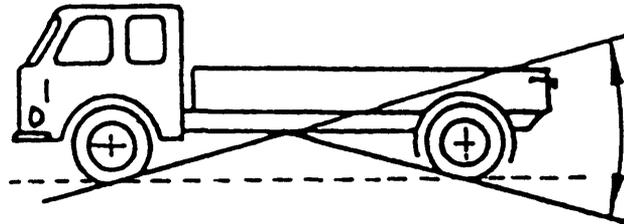
- avoir un angle de rampe minimal de 20 degrés,
 - avoir une garde au sol minimale sous l'essieu avant de 180 millimètres,
 - avoir une garde au sol minimale sous l'essieu arrière de 180 millimètres,
 - avoir une garde au sol minimale entre les essieux de 200 millimètres.
- 4.2. Tout véhicule moteur de la catégorie N_1 ayant une masse maximale excédant 2 tonnes, des catégories N_2 et M_2 et de la catégorie M_3 ayant une masse maximale n'excédant pas 12 tonnes, est considéré comme un véhicule hors route s'il est muni de roues conçues pour être toutes motrices, la motricité d'un essieu pouvant être débrayée, ou s'il satisfait aux trois exigences suivantes:
- avoir au moins un essieu avant et au moins un essieu arrière conçus pour être simultanément moteurs, la motricité d'un essieu pouvant être débrayée,
 - être équipé d'un ou plusieurs dispositifs de blocage de différentiel ou d'un ou plusieurs mécanismes assurant un effet similaire,
 - pouvoir franchir une pente de 25 %, ce pourcentage étant calculé sur le véhicule isolé.
- 4.3. Tout véhicule à moteur de la catégorie M_3 ayant une masse maximale excédant 12 tonnes et de la catégorie N_3 est considéré comme un véhicule hors route s'il est muni de roues conçues pour être toutes motrices, la motricité d'un essieu pouvant être débrayée, ou s'il satisfait aux exigences suivantes:
- être équipé d'au moins 50 % de roues motrices,
 - être équipé d'au moins un dispositif de blocage du différentiel ou d'au moins un dispositif assurant un effet similaire,
 - pouvoir franchir une pente de 25 %, ce pourcentage étant calculé le véhicule étant isolé,
 - remplir au moins quatre des six exigences suivantes:
 - avoir un angle d'attaque minimal de 25 degrés,
 - avoir un angle de fuite minimal de 25 degrés,
 - avoir un angle de rampe minimal de 25 degrés,
 - avoir une garde au sol minimale sous l'essieu avant de 250 millimètres,
 - avoir une garde au sol minimale entre les essieux de 300 millimètres,
 - avoir une garde au sol minimale sous l'essieu arrière de 250 millimètres.
- 4.4. *Conditions de charge et de vérification*
- 4.4.1. Les véhicules de la catégorie M_1 et de la catégorie N_1 ayant une masse maximale n'excédant pas 2 tonnes 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 kilogrammes.
- 4.4.2. Les véhicules autres que ceux de la catégorie M_1 et que ceux de la catégorie N_1 ayant une masse maximale n'excédant pas 2 tonnes 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.

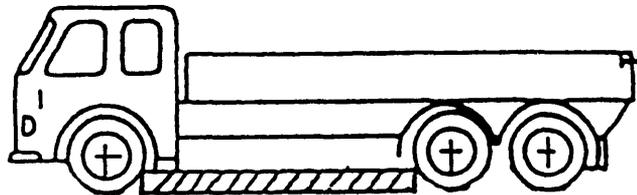


- 4.5.3. Par "angle de rampe" on entend l'angle aigu minimal entre deux plans, perpendiculaires au plan longitudinal médian du véhicule, tangents respectivement aux pneus des roues avant et aux pneus des roues arrière, en charge statique, et dont l'intersection touche la partie inférieure du véhicule 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 le plus bas du véhicule entre les roues. Aucune partie 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 disposition de ceux-ci, par exemple 280/250/250.

