

Proposta di direttiva del Consiglio che modifica la direttiva 70/156/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi

COM(87) 109 def.

(Presentata dalla Commissione al Consiglio il 3 aprile 1987)

(87/C 108/10)

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,
visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 100,
vista la proposta della Commissione,
visto il parere del Parlamento europeo,
visto il parere del Comitato economico e sociale,
considerando che è necessario definire a livello comunitario i veicoli fuoristrada in particolare ai fini dell'applicazione della direttiva 84/424/CEE del Consiglio ⁽¹⁾, che prevede all'articolo 1 talune deroghe per detti tipi di veicoli e, più in generale, ai fini dell'applicazione di ogni altra direttiva del settore dei veicoli a motore che richiedesse tale definizione;
considerando che in ogni Stato membro i veicoli fuoristrada sono definiti in modo diverso e che per non ostacolare gli scambi intracomunitari è necessaria una defini-

zione comune all'interno delle categorie internazionali di cui alle note dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE del Consiglio ⁽²⁾, modificata da ultimo dall'atto di adesione della Spagna e del Portogallo,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

L'allegato I della direttiva 70/156/CEE è modificato conformemente all'allegato.

Articolo 2

Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni necessarie per conformarsi alla presente direttiva anteriormente al 1° ottobre 1987. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

⁽¹⁾ GU n. L 238 del 6. 9. 1984, pag. 31.

⁽²⁾ GU n. L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1.

ALLEGATO

Alla fine della lettera b) delle note è aggiunto il testo seguente:

«4. I veicoli delle suddette categorie M ed N considerati quali veicoli fuoristrada alle condizioni di carico e di verifica di cui al punto 4.4 e conformemente alle definizioni ed ai disegni di cui al punto 4.5.

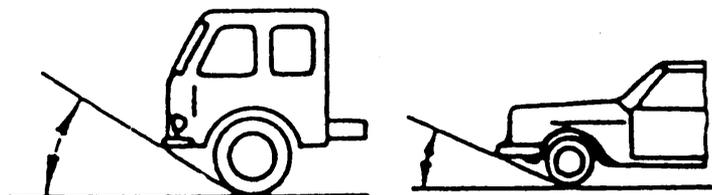
4.1. Qualsiasi veicolo a motore della categoria M₁ e della categoria N₁ con una massa massima non superiore a 2 t è considerato veicolo fuoristrada qualora sia munito:

- di almeno un asse anteriore e di almeno un asse posteriore progettati per essere simultaneamente motori (as esempio nel caso in cui possa essere disinnestata la motricità di un asse);
- di almeno un dispositivo di bloccaggio del differenziale o di almeno un meccanismo avente effetto analogo e
- se può superare una pendenza del 30 % calcolata per veicolo isolato.

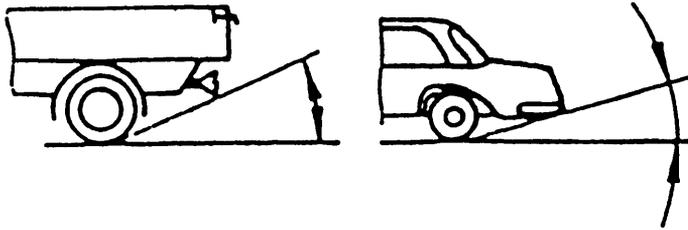
Esso deve inoltre soddisfare ad almeno cinque dei seguenti sei requisiti:

- avere un angolo d'attacco di almeno 25°,
- avere un angolo di uscita di almeno 20°,

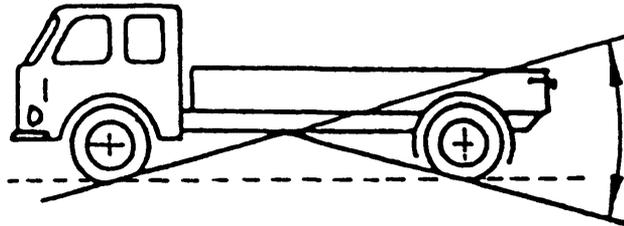
- avere un angolo di rampa di almeno 20°,
 - avere un'altezza libera dal suolo minima sotto l'asse anteriore di 180 mm,
 - avere un'altezza libera dal suolo minima sotto l'asse posteriore di 180 mm,
 - avere un'altezza libera dal suolo minima entro gli assi di 200 mm.
- 4.2. Qualsiasi veicolo a motore della categoria N₁ con una massa massima superiore a 2 t oppure delle categorie N₂ e M₂ della categoria M₃ con una massa massima non superiore a 12 t, è considerato veicolo fuoristrada qualora sia munito di ruote progettate per essere tutte motrici, con possibilità di disinnestare la motricità di un asse, oppure soddisfi ai seguenti requisiti:
- avere almeno un asse anteriore e almeno un asse posteriore progettati per essere simultaneamente motori con possibilità di disinnestare la motricità di un asse;
 - essere munito di uno o più dispositivi di bloccaggio del differenziale o di uno o più meccanismi aventi effetto analogo;
 - poter superare una pendenza del 25 % calcolata per veicolo isolato.
- 4.3. Qualsiasi veicolo a motore della categoria M₃ con massa massima superiore a 12 t e della categoria N₃ è considerato veicolo fuoristrada qualora sia munito di ruote progettate per essere tutte motrici, con possibilità di disinnestare la motricità di un asse, oppure soddisfi ai seguenti requisiti:
- essere munito di ruote motrici per almeno il 50 %,
 - essere dotato di almeno un dispositivo di bloccaggio del differenziale o di almeno un dispositivo avente effetto analogo.
 - poter superare una pendenza del 25 % calcolata per veicolo isolato.
 - soddisfare ad almeno quattro dei seguenti sei requisiti:
 - avere un angolo d'attacco di almeno 25°,
 - avere un angolo di uscita di almeno 25°,
 - avere un angolo di rampa di almeno 25°,
 - avere un'altezza libera dal suolo minima sotto l'asse anteriore di 250 mm,
 - avere un'altezza libera dal suolo minima sotto l'asse posteriore di 300 mm,
 - avere un'altezza libera dal suolo minima entro gli assi di 250 mm.
- 4.4. *Condizioni di carico e di verifica*
- 4.4.1. I veicoli delle categorie M₁ ed N₁ con una massa non superiore a 2 t devono essere in ordine di marcia, vale a dire con liquido di raffreddamento, lubrificanti, carburante, attrezzi, ruota di scorta e conducente avente una massa convenzionale di 75 kg.
- 4.4.2. I veicoli diversi da quelli della categoria M₁ e da quelli della categoria N₁ con una massa massima non superiore a 2 t devono essere caricati con la massa massima tecnicamente ammessa, dichiarata dal costruttore.
- 4.4.3. La verifica del superamento delle pendenze prescritte (25 % e 30 %) è eseguita mediante semplici calcoli. Tuttavia, nei casi limite, il servizio tecnico può esigere che gli venga presentato un veicolo del tipo in questione per procedere ad una prova reale.
- 4.4.4. Per la misurazione degli angoli di attacco, di uscita e di rampa non si tiene conto dei dispositivi di protezione antincastro.
- 4.5. *Definizioni e disegni degli angoli di attacco, di uscita e di rampa, nonché dell'altezza libera del suolo*
- 4.5.1. Per "angolo di attacco" s'intende l'angolo massimo tra il piano di appoggio ed i piani tangenti ai pneumatici delle ruote anteriori, in condizioni di carico statico, tale che nessun punto del veicolo anteriore al primo asse sia situato al di sotto di detti piani e che nessuna parte rigida del veicolo, ad eccezione degli eventuali predellini, venga a trovarsi al di sotto di detti piani.



- 4.5.2. Per "angolo di uscita" s'intende l'angolo massimo tra il piano di appoggio ed i piani tangenti ai pneumatici delle ruote posteriori, in condizioni di carico statico, tale che nessun punto del veicolo posteriore all'ultimo asse sia situato al di sotto di detti piani e che nessuna parte rigida del veicolo venga a trovarsi di sotto di detti piani.

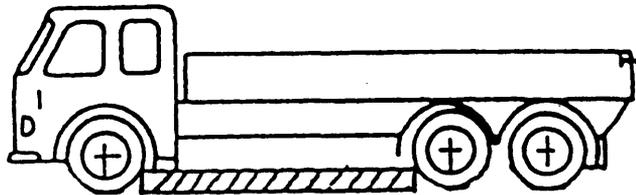


- 4.5.3. Per "angolo di rampa" s'intende l'angolo acuto minimo tra due piani perpendicolari al piano longitudinale mediano del veicolo, tangenti rispettivamente ai pneumatici delle ruote anteriori e posteriori, in condizioni di carico statico, la cui intersezione tocchi la parte inferiore del veicolo compresa tra le ruote. Detto angolo definisce la rampa più grande sulla quale può transitare il veicolo.



- 4.5.4. — Per "altezza libera del suolo tra gli assi" s'intende la distanza minima tra il piano di appoggio ed il punto fisso più basso del veicolo.

Gli assi multipli sono considerati come un unico asse.



- Per "altezza minima dal suolo di un asse" s'intende la distanza misurata dal punto più alto di un arco di circonferenza che passa per il centro della superficie di appoggio delle ruote di un asse (delle ruote interne nel caso di pneumatici gemelli) e tocca il punto più basso del veicolo tra le ruote. Nessuna parte del veicolo deve sporgere entro il segmento tratteggiato del disegno. All'occorrenza, l'altezza libera dal suolo di più assi viene indicata in base alla loro disposizione, ad esempio 280/250/250.»

