

## DIRECTIVA DO CONSELHO

de 25 de Junho de 1987

que completa o Anexo I da Directiva 70/156/CEE relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques

(87/403/CEE)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 100º,

Tendo em conta a proposta da Comissão <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu <sup>(2)</sup>,

Considerando que a Directiva 70/156/CEE <sup>(3)</sup>, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 87/358/CEE <sup>(4)</sup>, apresentou nas notas do Anexo I a classificação dos veículos a motor e seus reboques;

Considerando que é agora necessário definir, no plano comunitário, os veículos fora de estrada, com vista, nomeadamente, à aplicação da Directiva 84/424/CEE <sup>(5)</sup>, que prevê, no seu artigo 1º, derrogações para aqueles tipos de veículos e, mais em geral, com vista à aplicação de qualquer outra directiva do sector dos veículos a motor que viesse a precisar de uma tal definição;

Considerando que, em cada Estado-membro, os veículos fora de estrada são definidos de modo diferente e que, para não entravar o comércio intracomunitário, é necessária uma definição comum, dentro das categorias internacionais referidas nas notas do Anexo I da Directiva 70/156/CEE,

*Artigo 1º*

O Anexo I da Directiva 70/156/CEE é completado em conformidade com o anexo da presente directiva.

*Artigo 2º*

Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva, o mais tardar em 1 de Outubro de 1988.

Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

*Artigo 3º*

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

Feito no Luxemburgo, em 25 de Junho de 1987.

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

H. DE CROO

<sup>(1)</sup> JO nº C 108 de 23. 4. 1987, p. 9.

<sup>(2)</sup> JO nº C 190 de 20. 7. 1987.

<sup>(3)</sup> JO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1.

<sup>(4)</sup> JO nº L 192 de 11. 7. 1987, p. 51.

<sup>(5)</sup> JO nº L 238 de 6. 9. 1984, p. 31.

## ANEXO

Nas notas do Anexo I, é inserido o texto seguinte após a alínea b):

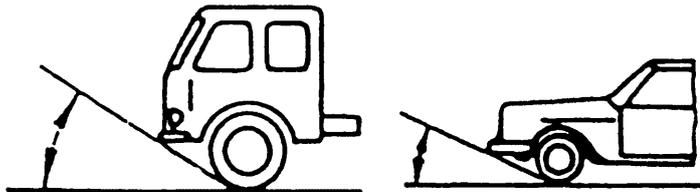
- « 4. Veículos das categorias M e N acima considerados como veículos fora de estrada nas condições de carga e de verificação constantes do ponto 4.4 e segundo as definições e figuras referidas no ponto 4.5.
- 4.1. Qualquer veículo da categoria N<sub>1</sub> com uma massa máxima que não exceda duas toneladas, bem como qualquer veículo da categoria M<sub>1</sub>, será considerado como veículo fora de estrada se:
- estiver equipado, pelo menos, com um eixo dianteiro e, pelo menos, um eixo à retaguarda concebidos para serem simultaneamente motores, incluindo os veículos cuja motricidade de um eixo possa ser desembraiada,
  - estiver equipado, pelo menos, com um dispositivo de bloqueamento de diferencial, ou, pelo menos, com um mecanismo que assegure um efeito semelhante, e
  - puder transpor um declive de 30 %, calculado para o veículo isolado.
- Além disso, deve satisfazer, pelo menos, cinco das seis exigências seguintes:
- ter um ângulo de ataque mínimo de 25º,
  - ter um ângulo de fuga mínimo de 20º,
  - ter um ângulo de rampa mínimo de 20º,
  - ter uma distância ao solo mínima sob o eixo dianteiro de 180 mm,
  - ter uma distância ao solo mínima sob o eixo da retaguarda de 180 mm,
  - ter uma distância ao solo mínima entre os eixos de 200 mm.
- 4.2. Qualquer veículo da categoria N<sub>1</sub> com uma massa máxima superior a duas toneladas, das categorias N<sub>2</sub> e M<sub>2</sub> e da categoria M<sub>3</sub> com uma massa máxima que não exceda doze toneladas será considerado como veículo fora de estrada equipado com rodas concebidas para serem simultaneamente motrizes, incluindo os veículos cuja motricidade de um eixo possa ser desembraiada, ou se satisfizer as três exigências seguintes:
- ter, pelo menos, um eixo dianteiro e, pelo menos, um eixo à retaguarda concebidos para serem simultaneamente motores, incluindo quando a motricidade de um eixo possa ser desembraiada,
  - estar equipado com, pelo menos, um dispositivo de bloqueamento de diferencial, ou, pelo menos, um mecanismo que assegure um efeito semelhante,
  - poder transpor um declive de 25 % calculado estando o veículo isolado.
- 4.3. Qualquer veículo a motor de categoria M<sub>3</sub> com uma massa máxima superior a doze toneladas e da categoria N<sub>3</sub> será considerado como um veículo fora de estrada se estiver equipado com rodas concebidas para serem todas motrizes, incluindo quando a motricidade de um eixo possa ser desembraiada, se satisfizer as exigências seguintes:
- estar equipado, pelo menos, com 50 % de rodas motrizes,
  - estar equipado, pelo menos, com um dispositivo de bloqueamento do diferencial, ou, pelo menos, com um dispositivo que assegure um efeito semelhante,
  - poder transpor um declive de 25 %, sendo esta percentagem calculada para o veículo isolado,
  - cumprir, pelo menos, quatro das seis exigências seguintes:
    - ter um ângulo de ataque de 25º no mínimo,
    - ter um ângulo de fuga de 25º no mínimo,
    - ter um ângulo de rampa de 25º no mínimo,
    - ter uma distância ao solo mínima sob o eixo dianteiro de 250 mm,
    - ter uma distância ao solo mínima entre os eixos de 300 mm,
    - ter uma distância ao solo sob o eixo da retaguarda de 250 mm.

#### 4.4. Condições de carga e de verificação

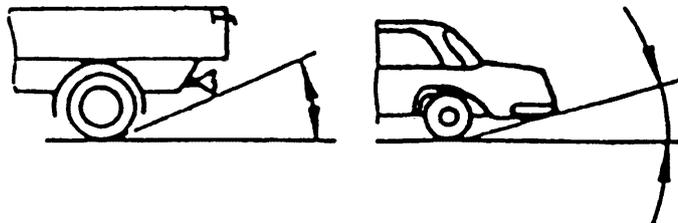
- 4.4.1. Os veículos da categoria N<sub>1</sub> com uma massa máxima que não exceda 2 toneladas e da categoria M<sub>1</sub> devem estar em ordem de marcha, isto é, com fluido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, ferramentas, roda de socorro e condutor com uma massa avaliada em 75 kg.
- 4.4.2. Os veículos que não os referidos na alínea 4.4.1 devem estar carregados à massa máxima tecnicamente admissível declarada pelo fabricante.
- 4.4.3. A verificação da transposição dos declives requeridos (25 % e 30 %) será efectuada por simples cálculos. Todavia, em casos limite, o serviço técnico pode pedir que um veículo do modelo em questão lhe seja apresentado para proceder a um ensaio real.
- 4.4.4. Aquando das medições dos ângulos de ataque, de fuga e de rampa, não serão tomados em consideração os dispositivos de protecção contra o encaixe.

#### 4.5. Definições e esquemas dos ângulos de ataque, de fuga e de rampa, bem como da distância ao solo

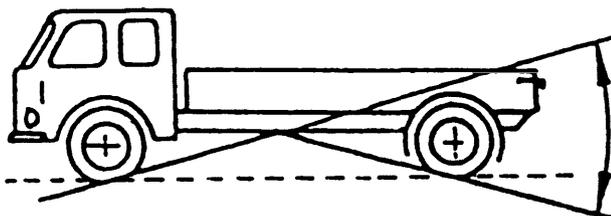
- 4.5.1. Por «ângulo de ataque» entende-se o ângulo máximo entre o plano de apoio e os planos tangentes aos pneumáticos das rodas dianteiras, em carga estática, tal que nenhum ponto do veículo à frente do primeiro eixo esteja situado abaixo desses planos, e que nenhuma parte rígida do veículo, com excepção dos eventuais estribos, esteja situado abaixo desses planos.



- 4.5.2. Por «ângulo de fuga» entende-se o ângulo máximo entre o plano de apoio e os planos tangentes aos pneumáticos das rodas da retaguarda, em carga estática, tal que nenhum ponto do veículo atrás do último eixo esteja situado abaixo desses planos, e que nenhuma parte rígida do veículo esteja situada abaixo desses planos.

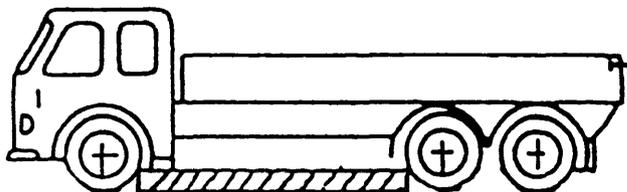


- 4.5.3. Por «ângulo de rampa» entende-se o ângulo agudo mínimo entre dois planos, perpendiculares ao plano longitudinal médio do veículo, tangentes, respectivamente, aos pneumáticos das rodas dianteiras e aos pneumáticos das rodas da retaguarda, em carga estática, a cuja intersecção toque a parte rígida inferior do veículo fora das suas rodas. Este ângulo define a maior rampa sobre a qual o veículo pode passar.



- 4.5.4. — Por « distância ao solo entre os eixos » entende-se a distância mais pequena entre o plano de apoio e o ponto fixo mais baixo do veículo.

Os trens rolantes múltiplos são considerados como sendo um único eixo.



- Por « distância ao solo sob um eixo » entende-se a distância determinada pelo ponto mais alto de um arco de círculo que passa pelo meio da superfície de apoio das rodas de um eixo (das rodas interiores, no caso de pneumáticos duplos) e que toca o ponto fixo mais baixo do veículo entre as rodas. Nenhuma parte rígida do veículo deve penetrar no segmento tracejado do esquema. Se for caso disso, a distância ao solo de vários eixos será indicada de acordo com a posição destes, por exemplo, 280/250/250.

