

Proposta de directiva do Conselho que altera a Directiva 70/156/CEE relativa à aproximação de legislações dos Estados-membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques

COM(87) 109 final

(Apresentada pela Comissão em 3 de Abril de 1987)

(87/C 108/10)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Considerando que é agora necessário definir, no plano comunitário, os veículos fora de estrada, com vista, nomeadamente, à aplicação da Directiva 84/424/CEE do Conselho ⁽¹⁾ que prevê, no seu artigo 1º, derrogações para estes 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 necessá-

ria uma definição comum, dentro das categorias internacionais referidas nas notas do Anexo I da Directiva 70/156/CEE do Conselho ⁽²⁾, com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de Espanha e de Portugal,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

O Anexo I da Directiva 70/156/CEE, é alterado em conformidade com o anexo.

Artigo 2º

Os Estados-membros porão em vigor, antes de 1 de Outubro de 1987, as disposições necessárias para darem cumprimento à presente directiva. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Artigo 3º

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

⁽¹⁾ JO nº L 238 de 6. 9. 1984, p. 31.

⁽²⁾ JO nº L 42 de 23. 2. 1970, p. 1.

ANEXO

No fim da alínea b) das notas, é aditado o seguinte texto:

«4. Veículos das categorias M e N acima considerados como veículos fora da estrada nas condições de carga e de verificação referidas no ponto 4.4 e segundo as definições e figuras referidas no ponto 4.5.

4.1. Qualquer veículo a motor da categoria M₁ e qualquer veículo da categoria N₁ com uma massa máxima que não exceda duas toneladas 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 (por exemplo, quando a motricidade de um eixo puder ser desembraiada),
- estiver equipado pelo menos com um dispositivo de bloqueamento do 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 20°,
 - 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 a motor da categoria N₁ com uma massa máxima superior a duas toneladas, das categorias N₂ e M₂ e da categoria M₃ com uma massa máxima que não exceda 12 toneladas será considerado como veículo fora de estrada, se estiver equipado com rodas concebidas para serem todas motrizes, podendo a motricidade de um eixo ser desembraiada, ou se satisfizer às três exigências seguintes:
- ter, pelo menos, um eixo dianteiro e, pelo menos, um eixo à retaguarda concebidos para serem simultaneamente motores, podendo a motricidade de um eixo ser desembraiada,
 - estar equipado com um ou vários dispositivos de bloqueamento de diferencial ou com um ou vários mecanismos que assegurem um efeito semelhante,
 - poder transpor um declive de 25 %, calculado estando o veículo isolado.
- 4.3. Qualquer veículo a motor da categoria M₃ com uma massa máxima superior a 12 toneladas e da categoria N₃ será considerado como um veículo fora de estrada, se estiver equipado com rodas concebidas para serem todas motrizes, podendo a motricidade de um eixo ser desembraiada, ou se satisfizer às 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 com o veículo isolado,
 - cumprir pelo menos quatro das seis exigências seguintes:
 - ter um ângulo de ataque de 25°, no mínimo,
 - ter um ângulo de fuga de 25°, no mínimo,
 - ter um ângulo de rampa de 25°, 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.

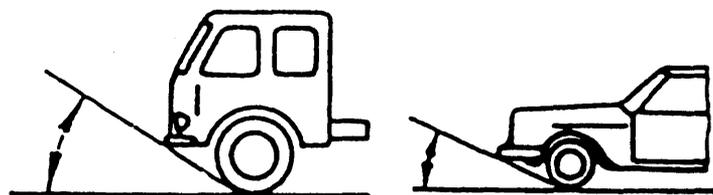
A medição da distância ao solo será efectuada em conformidade com as definições do ponto 2.4 do Apêndice.

4.4. Condições de carga e de verificação

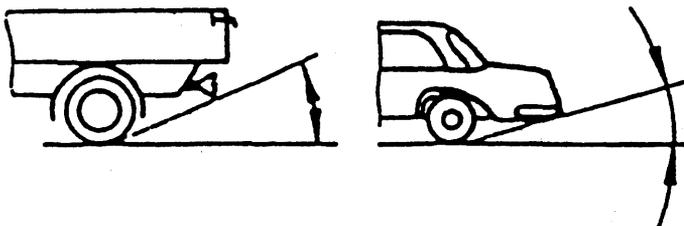
- 4.4.1. Os veículos da categoria M₁ e da categoria N₁ com uma massa máxima que não exceda duas toneladas devem estar em ordem de marcha, isto é, com fluido de arrefecimento, lubrificantes, combustível, ferramentas, roda de socorro e condutor com uma massa avaliada em 75 kg.
- 4.4.2. Os veículos que não sejam da categoria M₁ e da categoria N₁, com uma massa total que não exceda duas toneladas, 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

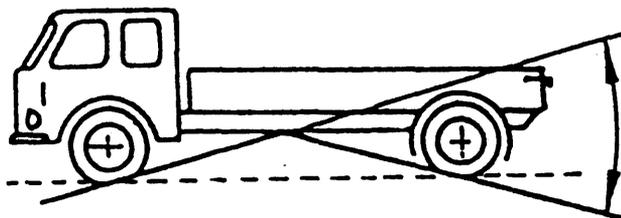
- 4.5.1. Por "ângulo de ataque" entende-se o ângulo máximo entre o plano de apoio e os planos tangentes aos pneumáticos das rodas dianteiras, em carga estática, tal que nenhum ponto do veículo à frente do primeiro eixo esteja situado abaixo desses planos, e que nenhuma parte rígida do veículo, com excepção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



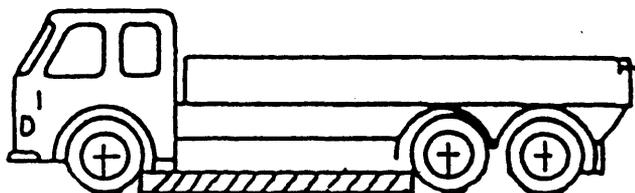
- 4.5.2. Por “ângulo de fuga”, entende-se o ângulo máximo entre o plano de apoio e os planos tangentes aos pneumáticos das rodas da retaguarda, em carga estática, tal que nenhum ponto da veículo atrás do último eixo esteja situado abaixo desses planos, e que nenhuma parte rígida do veículo esteja situada 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, e cuja intersecção toque a parte 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 mais baixo do veículo entre as rodas. Nenhuma parte 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.

