

## TILSKIPUN RÁÐSINS

frá 25. júní 1987

til viðbótar I. viðauka við tilskipun 70/156/EBE um samræmingu laga aðildarríkjanna um gerðarviðurkenningu á vélknúnum ökutækjum og eftirvögnum þeirra

(87/403/EBE)

RÁÐ EVRÓPUBANDALAGANNA HEFUR,

með hliðsjón af stofnsáttmála Efnahagsbandalags Evrópu, einkum 100. gr.,

með hliðsjón af tillögu framkvæmdastjórnarinnar <sup>(1)</sup>,með hliðsjón af álitum Evrópuþingsins <sup>(2)</sup>,*og að teknu tilliti til eftirfarandi:*

Í tilskipun 70/156/EBE <sup>(3)</sup>, eins og henni var síðast breytt með tilskipun 87/358/EBE <sup>(4)</sup>, er mælt fyrir um flokkun vélknúinna ökutækja og eftirvagna þeirra í athugasemdum við I. viðauka.

Nauðsynlegt er nú að skilgreina torfærutæki í bandalaginu einkum til þess að unnt verði að beita tilskipun 84/424/EBE <sup>(5)</sup>, en 1. gr. hennar kveður á um undanþágu fyrir þessi ökutæki, og öðrum tilskipunum um vélknúin ökutæki þar sem þörf gæti verið fyrir slíkri skilgreiningu.

Eins og stendur gilda mismunandi skilgreiningar á torfærutækjum í aðildarríkjunum og til þess að koma í veg fyrir viðskiptahindranir innan bandalagsins er nauðsynlegt að til sé sameiginleg skilgreining er fellur að alþjóðlegum flokkum þeim sem greint er frá í athugasemdunum í I. viðauka við tilskipun 70/156/EBE.

SAMÞYKKT TILSKIPUN ÞESSA:

*1. gr.*

Aukið er við I. viðauka við tilskipun 70/156/EBE í samræmi við tilskipun þessa.

*2. gr.*

Aðildarríkin skulu gera nauðsynlegar ráðstafanir til að fara að tilskipun þessari fyrir 1. október 1988.

Þau skulu tilkynna það framkvæmdastjórninni þegar í stað.

*3. gr.*

Tilskipun þessari er beint til aðildarríkjanna.

Gjört í Lúxemborg 25. júní 1987.

*Fyrir hönd ráðsins,*

H. DE CROO

*forseti.*<sup>(1)</sup> Stjttíð. EB nr. C 108, 23. 4. 1987, bls. 9.<sup>(2)</sup> Stjttíð. EB nr. C 190, 20. 7. 1987.<sup>(3)</sup> Stjttíð. EB nr. L 42, 23. 2. 1970, bls. 1.<sup>(4)</sup> Stjttíð. EB nr. L 192, 11. 7. 1987, bls. 51.<sup>(5)</sup> Stjttíð. EB nr. L 238, 6. 9. 1984, bls. 31.

## VIÐAUKI

Eftirfarandi bætist við athugasemdir við I. viðauka á eftir (b):

- „4. Ökutæki í ofangreindum M- og N-flokkum teljast torfærutæki samkvæmt þeim skilyrðum um hleðslu og eftirlit sem sett eru í lið 4.4 og á grundvelli skilgreininga og teikninga í lið 4.5.
- 4.1. Ökutæki í N<sub>1</sub>-flokki með hámarksþyngd 2 tonn eða minna og vélknúin ökutæki í M<sub>1</sub>-flokki teljast torfærutæki ef þau hafa:
- að minnsta kosti einn framás og einn afturás sem hannaðir eru til að vera knúnir samtímis, að meðtöldum ökutækjum þar sem hægt er að aftengja drif annars ássins,
  - að minnsta kosti einn lás á mismunadrifinu eða búnað sem hefur svipuð áhrif og geta komist upp 30% halla og er þá miðað við eitt ökutæki.
- Þar að auki verða þau að uppfylla að minnsta kosti fimm af sex eftirfarandi skilyrðum:
- fríhorn að framan er að minnsta kosti 25°,
  - fríhorn að aftan er að minnsta kosti 20°,
  - sneiðingshorn er að minnsta kosti 20°,
  - hæð framáss yfir akbrautinni er að minnsta kosti 180 mm,
  - hæð afturáss yfir akbrautinni er að minnsta kosti 180 mm,
  - hæð yfir akbrautinni milli ásanna er að minnsta kosti 200 mm.
- 4.2. Ökutæki í N<sub>1</sub>-flokki með hámarksþyngd meiri en 2 tonn eða í N<sub>2</sub>-, M<sub>2</sub>- eða M<sub>3</sub>-flokki með hámarksþyngd 12 tonn eða minna teljast torfærutæki ef þau eru annaðhvort með drif á öllum hjólum, að meðtöldum ökutækjum þar sem hægt er að aftengja drif annars ássins, eða þau uppfylla eftirfarandi þrjú skilyrði:
- að minnsta kosti einn framás og einn afturás eru hannaðir til að vera knúnir samtímis, að meðtöldum ökutækjum þar sem hægt er að aftengja drif annars ássins,
  - að minnsta kosti einn lás er á mismunadrifinu eða búnaður sem hefur svipuð áhrif,
  - þau geta komist upp 25% halla og er þá miðað við eitt ökutæki.
- 4.3. Ökutæki í M<sub>1</sub>-flokki með hámarksþyngd meiri en 12 tonn eða í N<sub>1</sub>-flokki teljast torfærutæki ef þau eru annaðhvort með drif á öllum hjólum, að meðtöldum ökutækjum þar sem hægt er að aftengja drif annars ássins, eða þau uppfylla eftirfarandi skilyrði:
- drif er á að minnsta kosti 50% hjóllanna,
  - að minnsta kosti einn lás er á mismunadrifinu eða búnaður sem hefur svipuð áhrif,
  - þau geta komist upp 25% halla og er þá miðað við eitt ökutæki,
  - þau uppfylla að minnsta kosti fjögur af sex eftirfarandi skilyrðum:
    - fríhorn að framan er að minnsta kosti 25°,
    - fríhorn að aftan er að minnsta kosti 25°,
    - sneiðingshorn er að minnsta kosti 25°,
    - hæð framáss yfir akbrautinni er að minnsta kosti 250 mm,
    - hæð afturáss yfir akbrautinni er að minnsta kosti 300 mm,
    - hæð yfir akbrautinni milli ásanna er að minnsta kosti 250 mm.

**4.4. Hleðsla og eftirlit**

- 4.4.1. Ökutæki í N<sub>1</sub>-flokki með hámarksþyngd 2 tonn eða minna og ökutæki í M<sub>1</sub>-flokki skulu vera búin til aksturs, það er með kælivökva, smurningsolíum, eldsneyti, verkfærum, varahjólí og bílstjóra sem talinn er vega að meðaltali 75 kg.
- 4.4.2. Ökutæki önnur en þau sem um getur í 4.4.1. skulu hlaðin hámarkshleðslu þeirri sem mælt er fyrir um í tækniforskrift framleiðandans.
- 4.4.3. Með einföldum útreikningi er gengið úr skugga um hvort ökutækið kemst upp tilskilinn halla (25% og 30%). Í undantekningartilvikum getur þó tækniþjónustan farið fram á að ökutæki af tiltekinni gerð verði prófað í reynd.
- 4.4.4. Ekkert tillit er tekið til varnarbúnaðar sem hangir niður frá ökutækinu þegar fríhorn og sneiðingshorn eru mæld.

**4.5. Skilgreiningar og teikningar af fríhornum að framan og aftan, sneiðingshorni og hæð yfir akbraut.**

- 4.5.1. „Fríhorn að framan“ er stærsta horn milli yfirborðs lárétts vegar og plans sem er snertill við framhjólín og snertir ökutækið að neðanverðu framan við framhjól þegar ökutækið er hlaðið og í kyrrstöðu, þannig að enginn hlutur á ökutækinu fyrir framan framásinn skagar fram fyrir þennan flöt og enginn stífur hlutur á ökutækinu, nema e.t.v. fótstíg, nær niður fyrir flötinn.
- 4.5.2. „Fríhorn að aftan“ er stærsta horn milli yfirborðs lárétts vegar og plans sem er snertill við afturhjólín og snertir ökutækið að neðanverðu fyrir aftan afturhjól þegar ökutækið er hlaðið og í kyrrstöðu, þannig að ekkert á ökutækinu fyrir aftan afturásinn skagar fram fyrir þennan flöt og enginn stífur hluti á ökutækinu nær niður fyrir flötinn.
- 4.5.3. „Sneiðingshorn“ er minnsta hvasst horn milli tveggja plana, sem dregin eru hornrétt á lóðréttan þverskurð um ökutækið langsum og eru snertlar við fram- og afturhjól við láréttan veg og snerta lágsta punkt ökutækisins þegar ökutæki er hlaðið og í kyrrstöðu. Þetta horn ákvarðar hver er mestur bratti sem ökutækið kemst.

- 4.5.4. „Hæð yfir akbraut milli ásanna“ er minnsta fjarlægð milli yfirborðs vegar og lægsta fastapunkts á ökutæki. Ökutæki með marga afturása teljast hafa einn afturás.

„Hæð yfir akbraut undir öðrum ási“ er fjarlægðin frá hæsta punkti á boga sem teiknaður er í gegnum miðju hjólspors frá hjólunum á öðrum ási (innri hjólin ef um tvöföld hjól er að ræða) og nær að neðsta fastapunkti ökutækis milli hjólanna. Enginn stífur hluti ökutækisins má ná niður fyrir skyggða svæðið á teikningunni. Þegar við á skal gefa upplýsingar um hæð nokkurra ása yfir akbraut í samræmi við uppröðun þeirra, t.d. 280/250/250.

“

\_\_\_\_\_