DIRECTIVE DU CONSEIL

du 4 mars 1974

concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la vitesse maximale par construction et aux plates-formes de chargement des tracteurs agricoles ou forestiers à roues

(74/152/CEE)

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 de l'Assemblée [1],

vu l'avis du Comité économique et social [2],

considérant que les prescriptions techniques auxquelles doivent satisfaire les tracteurs en vertu des législations nationales concernent, entre autres, la vitesse maximale par construction et les plates-formes de chargement ;

considérant que ces prescriptions diffèrent d'un État membre à un autre ; qu'il en résulte la nécessité que les mêmes prescriptions soient adoptées par tous les États membres soit en complément, soit en lieu et place de leurs réglementations actuelles en vue notamment de permettre la mise en œuvre, pour chaque type de tracteur, de la procédure de réception CEE qui fait l'objet de la directive du Conseil, du 4 mars 1974, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des tracteurs agricoles ou forestiers à roues [3],

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

1. On entend par tracteur (agricole ou forestier) tout véhicule à moteur, à roues ou à chenilles, ayant au moins deux essieux, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole ou forestière. Il peut être aménagé pour transporter une charge et des convoyeurs.

2. La présente directive ne s'applique qu'aux tracteurs définis au paragraphe 1, montés sur pneumatiques, ayant deux essieux et une vitesse maximale par construction comprise entre 6 et 25 km/h.

Article 2

Les États membres ne peuvent refuser la réception CEE ni la réception de portée nationale d'un tracteur pour des motifs concernant la vitesse maximale par construction ou les plates-formes de chargement, si celles-ci répondent aux prescriptions figurant à l'annexe.

Article 3

Les États membres ne peuvent refuser l'immatriculation ou interdire la vente, la mise en circulation ou l'usage des tracteurs pour des motifs concernant leur vitesse maximale par construction ou leurs plates-formes de chargement, si celles-ci répondent aux prescriptions figurant à l'annexe.

Article 4

1. Les États membres ne peuvent défendre, ni exiger, que les tracteurs soient équipés d'une ou plusieurs plates-formes de chargement.

2. Ils ne peuvent interdire le transport sur ces plates-formes de produits dont ils admettent le transport sur les remorques employées pour l'exploitation agricole ou forestière ; dans les limites prévues par le constructeur, ils autorisent une charge maximale d'au moins 80 % du poids à vide du tracteur en ordre de marche.

Article 5

Les modifications qui sont nécessaires pour adapter au progrès technique les prescriptions de l'annexe

[1] JO n° 28 du 17. 2. 1967, p. 462/67.
[2] JO n° 42 du 7. 3. 1967, p. 620/67.
[3] Voir page 10 du présent Journal officiel.

sont arrêtées conformément à la procédure prévue à l'article 13 de la directive du Conseil concernant la réception des tracteurs agricoles ou forestiers à roues.

Article 6

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions nécessaires pour se conformer à la présente directive dans un délai de dix-huit mois à compter de sa notification et en informent immédiatement la Commission.

2. Les États membres veillent à communiquer à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 7

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 4 mars 1974.

Par le Conseil

Le président

W. SCHEEL

ANNEXE

1. VITESSE MAXIMALE PAR CONSTRUCTION

1.1. Lors de la réception, la vitesse moyenne est mesurée sur une base rectiligne, parcourue dans les deux sens de marche avec départ lancé. Le sol de cette base est stabilisé; la base a au moins 100 m de longueur et est plane avec, toutefois, la possibilité de comporter des pentes de 1,5 % au plus.

1.2. Lors de l'essai, le tracteur est à vide, en ordre de marche, sans charge d'alourdissement ni équipement spécial et la pression des pneumatiques est celle prescrite pour l'emploi sur la route.

1.3. Lors de l'essai, le tracteur est muni de pneumatiques neufs de la plus grande dimension prévue par le constructeur pour le tracteur.

1.4. Le rapport de démultiplication utilisé lors de l'essai est celui conduisant à la vitesse maximale du véhicule et la commande d'alimentation en carburant est poussée à fond.

1.5. Pour tenir compte des erreurs diverses inhérentes en particulier au procédé de mesure et à l'augmentation de régime du moteur à sa charge partielle, il est toléré, lors de la réception, que la vitesse mesurée dépasse de 10 % la valeur de 25 km/h.

1.6. En vue de permettre aux autorités compétentes pour la réception des tracteurs de calculer la vitesse maximale théorique de ceux-ci, les constructeurs précisent à titre indicatif le rapport de démultiplication, l'avancement réel des roues motrices pour un tour complet et le nombre de tours du moteur à la puissance maximale avec la commande l'alimentation poussée à fond et le régulateur, s'il existe, étant réglé comme prévu par le constructeur.

2. PLATE-FORME DE CHARGEMENT

2.1. Le centre de gravité de la plate-forme est situé entre les essieux.

2.2. Les dimensions de la plate-forme sont telles que:

— la longueur ne dépasse pas 1,4 fois la voie la plus grande avant ou arrière du tracteur;
— la largeur ne dépasse pas la largeur maximale hors tout du tracteur non équipé.

2.3. La plate-forme est disposée symétriquement par rapport au plan médian longitudinal du tracteur.

2.4. Le plan de chargement est au plus à 150 cm au-dessus du sol.

2.5. Le montage et le type de la plate-forme sont tels qu'avec un chargement normal le champ de visibilité du conducteur reste suffisant et que les différents dispositifs réglementaires d'éclairage et de signalisation lumineuse puissent continuer à remplir leur fonction.

2.6. La plate-forme de chargement est amovible; la fixation au tracteur est telle que tout danger de détachement accidentel soit écarté.