374L0132

19.3.74 *EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS OFFICIELLA TIDNING* Nr L 74/7

KOMMISSIONENS DIREKTIV

av den 11 februari 1974

om en anpassning till den tekniska utvecklingen av rådets direktiv av den 26 juli 1971 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om bromsutrustning på vissa kategorier av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon

(74/132/EEG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen,

med beaktande av rådets direktiv 70/156/EEG(1) av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon i dess senaste lydelse enligt det dokument(2) som bilagts fördraget om anslutning av nya medlemsstater till EEG och Euratom, undertecknat i Bryssel den 22 januari 1972, särskilt artiklarna 11, 12 och 13 i detta,

med beaktande av rådets direktiv av den 26 juli 1971(3) om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om bromsutrustning på vissa kategorier av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon i dess senaste lydelse enligt det dokument(4) som bilagts fördraget om anslutning av nya medlemsstater till EEG och Euratom, undertecknat i Bryssel den 22 januari 1972, särskilt artikel 5 i detta, och

med beaktande av följande:

Många olyckor inträffar till följd av att bakhjulen på en olastad lastbil eller dragbilarna till påhängsvagnar låses, eller till följd av att hjulen på en släpvagn eller påhängsvagn låses vid bromsning på en väg med liten friktion. Under dessa förhållanden kan en bromsfördelning som är mycket bra när fordonet är lastat visa sig vara helt olämplig när fordonet är olastat så att den medför att bakhjulen på motorfordonet eller släpvagnens hjul låses, även vid relativt svag bromsning. Fordonet eller fordonskombinationen kan då sladda eller vikas ihop.

Med tanke på den tekniska utvecklingen är det nu möjligt att förse fordonen med en anordning som anpassar bromskraften till lasten.

Bestämmelserna i detta direktiv har tillstyrkts av Kommittén för anpassning till teknisk utveckling av direktiv om avskaffande av tekniska handelshinder inom motorfordonssektorn.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilagorna 2 och 9 till rådets direktiv 71/320/EEG av den 26 juli 1971 skall ändras enligt bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

1. Från den 1 oktober 1974 får ingen medlemsstat, av skäl som hänför sig till bromsutrustningen

— vägra EEG-typgodkännande, utfärdandet av det dokument som nämns i artikel 10.1 sista strecksatsen i rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970, eller det nationella typgodkännandet för någon typ av motorfordon,

— eller förbjuda ibruktagande av fordon, om bromsutrustningen för denna typ av fordon eller för dessa fordon överensstämmer med bestämmelserna i rådets direktiv 71/320/EEG av den 26 juli 1971 i dess senaste lydelse enligt detta direktiv.

2. Från den 1 januari 1975 får en medlemsstat

— inte längre utge det dokument som anges i artikel 10.1 sista strecksatsen i rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 för en fordonstyp vars bromsutrustning inte överensstämmer med bestämmelserna i rådets direktiv 71/320/EEG av den 26 juli 1971 i dess senaste lydelse enligt detta direktiv, eller

(1) EGT nr L 42, 23.2.1970, s. 1.
(2) EGT nr L 73, 27.3.1972, s. 115 och 157.
(3) EGT nr L 202, 6.9.1971, s. 37.
(4) EGT nr L 73, 27.3.1972, s. 118, 119 och 158.

— vägra det nationella typgodkännandet för en fordonstyp vars bromsutrustning inte överensstämmer med bestämmelserna i rådets direktiv 71/320/EEG av den 26 juli 1971 i dess senaste lydelse enligt detta direktiv.

3. Från den 1 oktober 1975 får en medlemsstat förbjuda att fordon tas i bruk vars bromsutrustning inte överensstämmer med bestämmelserna i rådets direktiv 71/320/EEG av den 26 juli 1971 i dess senaste lydelse enligt detta direktiv.

4. Medlemsstaterna skall före den 1 juni 1974 anta och offentliggöra de bestämmelser som är nödvändiga för att följa detta direktiv och skall genast underrätta kommissionen om detta.

Artikel 3

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 11 februari 1974.

På kommissionens vägnar
François-Xavier ORTOLI
Ordförande

BILAGA

Ändringar av bilagorna till rådets direktiv av den 26 juli 1971 (71/320/EEG)

BILAGA 2: **PROVNING AV BROMSAR OCH BROMSUTRUSTNINGENS BROMSVERKAN**

Punkt 1.1.3.4 skall lyda: Utan hänsyn till kraven i punkt 1.1.4.2 nedan skall vägen ha en yta med god friktion.

Efter punkt 1.1.4.1 skall följande punkt läggas till:

1.1.4.2. Uppträdandet av fordon i kategorierna M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, O_3 och O_4 på en vägyta med minskad friktion skall uppfylla de villkor som anges i tillägget.

Tillägg (se 1.1.4.2): BROMSKRAFTENS FÖRDELNING MELLAN FORDONSAXLARNA

1. ALLMÄNNA KRAV

Fordon i kategorierna M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3, O_3 och O_4 som inte är försedda med en anordning som hindrar hjullåsning skall uppfylla villkoren i detta tillägg.

2. BETECKNINGAR

i	=	axelnummer (i = 1, framaxel; i = 2, bakaxel).
P_i	=	vägytans normala inverkan på axeln i under statiska villkor.
N_i	=	vägytans normala inverkan på axeln i under bromsning.
Ti	=	den kraft som bromsarna utövar på axeln i.
f_i	=	friktionen T_i/N_i för axeln i.
J	=	fordonets retardation.
g	=	tyngdaccelerationen g = 10 m/s^2.
z	=	fordonets bromsningsförhållande = J/g(1)
P	=	fordonets vikt.
h	=	tyngdpunktens höjd.
E	=	hjulbas.
k	=	teoretisk friktionskoefficient mellan däck och väg.

Med friktionskurvor för fordonet avses kurvor som visar friktionen för framaxeln och bakaxeln vid olika bromsningsförhållanden för fordonet under angivna lastvillkor.

3. KRAV FÖR MOTORFORDON

3.1 **Tvåaxliga fordon**

3.1.1(2) Under alla lastvillkor för fordonet skall friktionskurvan för framhjulen ligga ovanför motsvarande kurva för bakhjulen:

— för alla bromsningsförhållanden mellan 0,15 och 0,8 för fordon i kategori M_1,

— för bromsningsförhållanden mellan 0,15 och 0,30 för fordon i övriga kategorier, med undantag för stadsbussar.

Dessutom skall följande gälla för k-värden mellan 0,2 och 0,8,

$$z \geq 0{,}1 + 0{,}85\,(k-0{,}2)$$

3.1.2 Ovanstående villkor skall uppfyllas automatiskt.

(1) För påhängsvagnar är z lika med bromskraften dividerad med den statiska vikten på släpvagnens axel eller axlar

(2) Kravet i punkt 3.1.1 skall inte tolkas som att det krävs en högre verkningsgrad än den som anges i bilaga 2.

3.1.3 Trycket vid kopplingshalvan på ett motorfordon som får användas för att dra en släpvagn med tryckluftsbromsar får inte påverkas av användningen av de tryckreglerande anordningarna på dragfordonets axlar.

3.1.4 För att verifiera kravet i punkt 3.1.1 skall tillverkaren tillhandahålla kurvorna över friktionsutnyttjandet för fram- och bakaxlarna beräknat med hjälp av formlerna:

$$f_1 = \frac{T_1}{N_1} = \frac{T_1}{P_1 + z\frac{h}{E}P} \qquad f_2 = \frac{T_2}{N_2} = \frac{T_2}{P_2 - z\frac{h}{E}P}$$

3.1.4.1 Fordon som inte utgör dragenheter för påhängsvagnar.

Kurvorna skall ritas upp för båda de följande lastvillkoren:

— olastad, i körklart skick med föraren,

— lastad. När flera alternativ för lastfördelningen är möjliga skall det alternativ som medför att framaxeln blir tyngst lastad användas.

De värden som anges av tillverkaren skall användas för h.

3.1.4.2 Dragenheter för påhängsvagnar.

3.1.4.2.1 Enbart dragenhet. Kurvorna skall ritas upp för ett olastat fordon i körklart skick med föraren och för h skall det värde som anges av tillverkaren användas.

3.1.4.2.2 Lastade dragenheter. Påhängsvagnens dynamiska belastning på dragenheten skall representeras av en statisk vikt P_s anbringad på kopplingstappen och lika med:

$$P_s = P_{so}\,(1 + 0{,}45\,z)$$

där P_{so} motsvarar skillnaden mellan dragenhetens största lastvikt och dess olastade vikt.

För h skall följande värde användas: $\frac{h_o P_o + h_s P_s}{P}$

där

— h_o är det värde som anges i punkt 3.1.4.2.1,

— h_s är höjden för det kopplingsplan som påhängsvagnen vilar på,

— P_o är den ensamma dragenhetens olastade vikt,

— $P = P_o + P_s$.

3.2 **Fordon med mer än två axlar**

Kraven i punkt 3.1 skall gälla för fordon med mer än två axlar. Dessa krav skall anses uppfyllda om friktionen som används av framaxeln är större än friktionen som används av minst en av bakaxlarna när bromsningsförhållandet är mellan 0,15 och 0,30.

4. KRAV FÖR PÅHÄNGSVAGNAR

4.1 Följande krav gäller endast för påhängsvagnar med tryckluftsbromsar.

4.2 Bromssystemen monterade på dessa påhängsvagnar skall vara sådana att kurvan som representerar bromsningsförhållandet för påhängsvagnens axlar som funktion av manöverledningstrycket mätt vid kopplingshalvan hamnar inom det streckade området vid uppritning på bifogat diagram.

4.3 Detta krav skall uppfyllas för alla tillåtna belastningsförhållanden för påhängsvagnens axlar.

5. KRAV FÖR SLÄPVAGNAR

5.1 Följande krav gäller endast för släpvagnar utrustade med tryckluftsbromsar. De gäller inte för enaxliga släpvagnar och inte heller för tvåaxliga släpvagnar med ett axelavstånd på mindre än 2 meter.

5.2 Kraven i punkt 3.1 skall gälla för tvåaxliga släpvagnar som inte undantas genom kraven i 5.1.

5.3 Släpvagnar med mer än två axlar skall uppfylla kraven i punkt 3.2.

6. VILLKOR SOM SKALL UPPFYLLAS VID FEL PÅ BROMSFÖRDELNINGSSYSTEMET

När kraven i detta tillägg uppfylls med hjälp av en specialanordning (t.ex. mekaniskt styrd av fordonets fjädring) skall det vid fel på denna anordning eller dess styrenhet vara möjligt att stoppa fordonet under de villkor som föreskrivs för nödbromsning.

7. MÄRKNINGAR

7.1 Fordon som inte tillhör kategori M_1 och uppfyller kraven i detta tillägg med hjälp av en anordning som är mekaniskt styrd av fordonets fjädring skall märkas så att anordningens praktiska slaglängd mellan lägena för olastat och lastat fordon visas.

7.2 När kraven i detta tillägg uppfylls med hjälp av en anordning som aktiveras med tryckluft skall fordonet märkas så att de utgående tryckvärdena på anordningen vid full bromsning av fordonet i såväl olastat som lastat tillstånd visas.

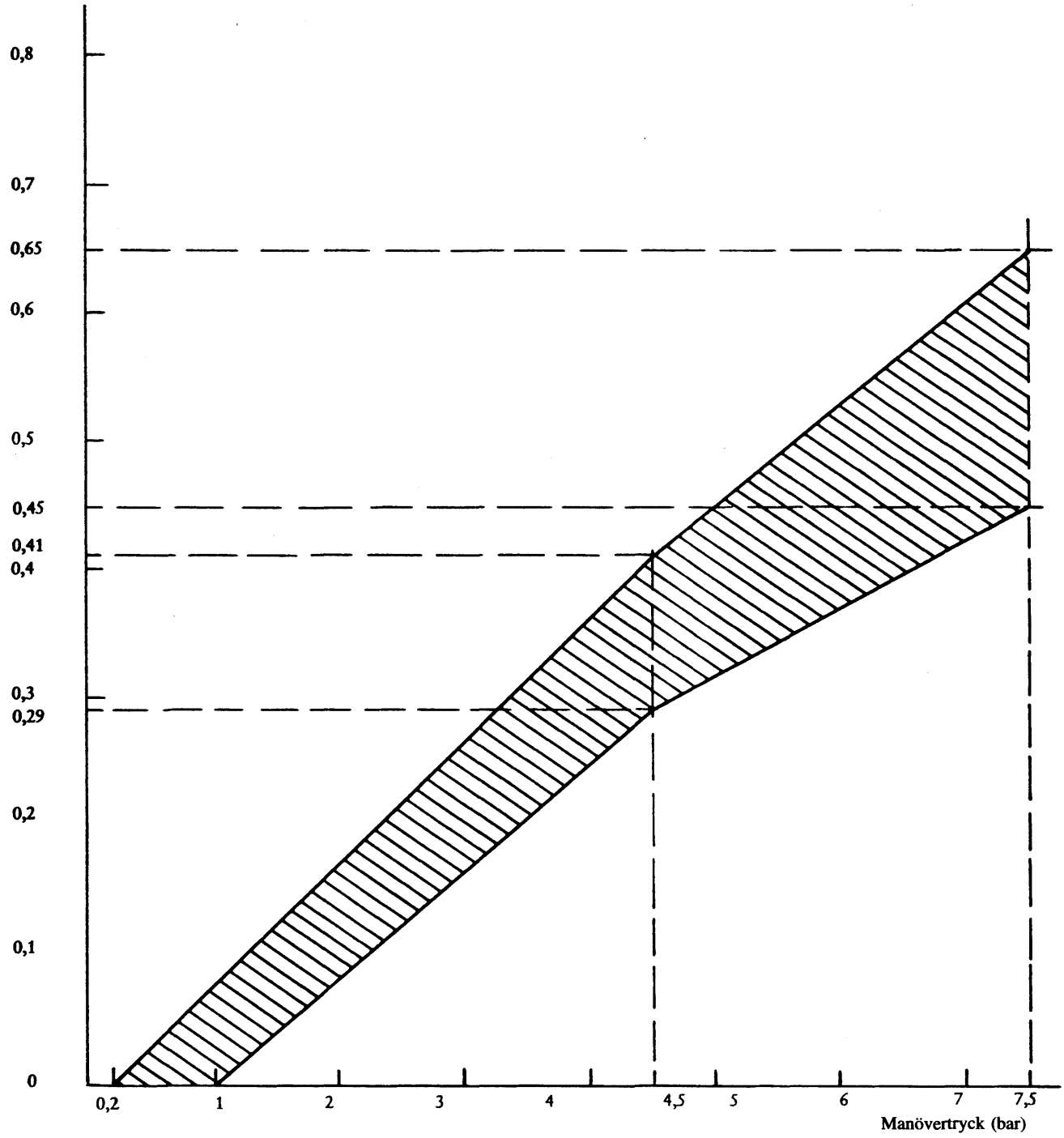
7.3 De märkningar som nämns i punkterna 7.1 och 7.2 ovan skall finnas på en synlig plats och vara outplånliga.

8. FORDONSKONTROLL

Under EEG-typgodkännandeprovning av ett fordon skall provningsorganet kontrollera överensstämmelsen med kraven i detta tillägg och utföra ytterligare provningar som anses erforderliga för detta ändamål. Rapporten om ytterligare provningar skall bifogas EEG-typgodkännandeintyget.

Diagram (se punkt 4.2 i tillägget)

z = Bromsningsförhållande



BILAGA 9: **FÖREBILD FÖR INFORMATION ANGÅENDE EEG-TYPGODKÄNNANDE AV ETT FORDON MED AVSEENDE PÅ BROMSAR**

Efter punkt 17 skall följande *nya punkter 17 a och 17 a 1* införas:

17 a Bromsfördelningen mellan fordonets axlar.

17 a 1 Uppfyller fordonet kraven i tillägget (se punkt 1.1.4.2) ..... ja/nej.