

31997L0027

1997.8.25.

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK HIVATALOS LAPJA

L 233/1

## AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS 97/27/EK IRÁNYELVE

(1997. július 22.)

## a gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáinak tömegéről és méreteiről, valamint a 70/156/EGK irányelv módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

különösen a gépjárművek és pótkocsijaik (\*) típusjóváahagyásáról szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv szerinti EK-típusjóváahagyási eljárás minden járműtípusra alkalmazható legyen;

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre, és különösen annak 100a cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára (1),

tekintettel a Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére (2),

a Szerződés 189b. cikkében szabályozott eljárásnak megfelelően (3),

(4) mivel ajánlatos azon gépjárművek és pótkocsijaik megengedett legnagyobb tömegeinek és méreteinek egységesítése, amelyeket a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi fogalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról (5) szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelv alapján a tagállamokban nyilvántartásba vesznek; mivel a megnevezett irányelv mindazonáltal csak a tagállamok területén zajló közúti forgalmat érinti, nem pedig a 70/156/EGK irányelvnek megfelelő műszaki követelményeket;

(1) mivel a belső piac működése szempontjából szükséges a gépjárművekkel szemben támasztott műszaki követelmények teljes körű összehangolása, miközben biztosítani kell a társadalom biztonságának magas szintjét;

(2) mivel a műszaki követelmények, amelyeknek a meghatározott gépjármű-kategóriáknak a nemzeti jogszabályok alapján meg kell felelniük, többek között azok tömegeit és méreteit érintik;

(3) mivel e követelmények az egyes tagállamokban különböznek; mivel szükséges, hogy minden tagállam ugyanazokat a követelményeket vezesse be, vagy a már meglévő előírások kiegészítéseként vagy azok helyett, hogy

(5) mivel a 96/53/EK irányelv a tagállamok nemzeti és nemzetközi forgalmára vonatkozó, megengedett legnagyobb méreteket rögzíti úgy, hogy azok alkalmazását bizonyos átmeneti idő figyelembevételével írja elő; mivel egyes egyéb megengedett legnagyobb méretek, valamint megengedett legnagyobb tömegek továbbra is csak a nemzetközi forgalomra érvényesek;

(6) mivel ebből kifolyólag a gépjárművek és pótkocsijaik, amelyeket a tagállamokban nyilvántartásba vesznek, megengedett legnagyobb tömegeinek egységesítése rövid időn belül nyilvánvalóan nem teljesíthető; mivel azonban már most is lehetővé kell tenni a járművek legnagyobb méreteinek a lehető legszélesebb körű egységesítését, és a tömeg kérdésének olyan szabályozását, hogy a járművek megengedett legnagyobb, nyilvántartásba vételére/-forgalomba helyezésére vonatkozó tömegeit minden tagállamban előíranyozzák; továbbá folyamatosan növelni kell a biztonságot, különös tekintettel az egyes pótkocsi-kategóriákra;

(1) HL C 230., 1991.9.4., 46. o.

(2) HL C 49., 1992.2.24., 5. o.

(3) Az Európai Parlament 1992. február 12-i állásfoglalása (HL C 67., 1992.3.16., 81. o.), a Tanács 1996. november 28-i közös állásfoglalása (HL C 41., 1997.2.10.), az Európai Parlament 1997. április 9-i határozata (HL C 132., 1997.4.28.) és a Tanács 1997. május 21-i határozata.

(4) HL L 42., 1970.2.23., 1. o. A legutóbb a 96/79/EK irányelvvel módosított irányelv (HL L 18., 1997.1.21., 7. o.).

(5) HL L 235., 1996.9.17., 59. o.

- (7) mivel a 96/53/EK irányelv 4. cikkének (3) és (4) bekezdése alapján a tagállamok saját területükön engedélyezhetik olyan N kategóriájú járművek forgalmát, amelyek méretei túllépik az ugyanezen irányelvben megállapított legmagasabb értékeket, ha azok oszthatatlan rakományt fuvaroznak, vagy olyan nemzeti szállítási műveletekben vesznek részt, amelyek nem befolyásolják jelentősen a nemzetközi fuvarozási ágazaton belüli versenyt; mivel az M2 és M3 kategóriába tartozó járművekre a 96/53/EK irányelv vonatkozik, de csak a nemzetközi forgalom tekintetében; mivel ezért szükséges olyan járművek számára, amelyek az ezen irányelv által engedélyezett legnagyobb méreteket túllépik, valamint bizonyos egyéb jellemzők tekintetében, kivételes jóváhagyások megadása; ugyanakkor a tagállamok számára biztosítani kell a lehetőséget, hogy az ilyen kivételes rendelkezések alapján jóváhagyott járműveket visszautasítsák;
- (8) mivel ezen irányelv egyike azon külön irányelveknek, amelyek előírásait a járműveknek a 70/156/EGK irányelv által bevezetett EK-típusjóváhagyási eljárás követelményeinek való megfelelésének biztosítása érdekében teljesíteni kell; mivel a 70/156/EGK irányelvben meghatározott, járműrendszerekre, alkatrészekre és önálló műszaki egységekre vonatkozó előírások ezért ezen irányelvre is vonatkoznak;
- (9) mivel a 70/156/EGK irányelv 3. cikkének (4) bekezdése és 4. cikkének (3) bekezdése értelmében minden egyes külön irányelv mellékletéhez egy olyan adatközlő lapot kell csatolni, amely a nevezett irányelv I. mellékletének vonatkozó pontjait tartalmazza, továbbá hogy a nevezett irányelv IV. mellékletének mintája alapján típusbizonyítvány álljon rendelkezésre, lehetővé téve a típusjóváhagyás számítógépes feldolgozását;
- (10) mivel a nem teljes járművekre külön rendelkezéseket fogadtak el, hogy a befejezett járművek második jóváhagyási lépcsőben történő jóváhagyását megkönnyítsék;
- (11) mivel ezen irányelv külön rendelkezéseket tartalmaz a felemelhető, illetve a terhelésátcsoportosító tengelyekre vonatkozóan. E tengelyeket figyelembe veszi a gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáinak fékberendezéseire vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1971. július 26-i 71/320/EGK tanácsi irányelv<sup>(1)</sup>, és a gépjárművek és pótkocsijuk kormányberendezésére vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. június 8-i 70/311/EGK tanácsi irányelv<sup>(2)</sup>,
- (12) mivel külön rendelkezések beépítése szükséges a 71/320/EGK irányelvbe is, annak érdekében, hogy azon műszaki feltételeket, amelyek szerint az M2, M3 és az N kategóriába tartozó járművek pótkocsit vontathatnak, jobban figyelembe lehessen venni;
- (13) mivel a tagállamokban eltérő tömegű járművek vehetők nyilvántartásba, külön rendelkezések beépítése szükséges a gépjárművek és pótkocsijaik hatóságilag előírt tábláira és felirataira, valamint elhelyezésükre és rögzítési módjukra vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1975. december 18-i 76/114/EGK tanácsi irányelvbe<sup>(3)</sup> is,

## ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

## 1. cikk

Ennek az irányelvnek alkalmazásában „jármű”: minden gépjármű és pótkocsi a 70/156/EGK irányelv 2. cikkének és II. mellékletének meghatározása alapján, kivéve az M1 kategóriába tartozó járműveket.

## 2. cikk

A tagállamok nem tagadhatják meg egy adott járműtípus EK-típusjóváhagyásának vagy nemzeti típusjóváhagyásának megadását, illetve nem tagadhatják vagy tilthatják meg egy adott járműtípus értékesítését, nyilvántartásba vételét, forgalomba helyezését vagy használatát a jármű tömegével vagy méreteivel kapcsolatos okokból, ha ez megfelel az I. melléklet követelményeinek.

## 3. cikk

Egy tagállam mindazonáltal megtagadhatja egy adott járműtípus nemzeti típusjóváhagyásának megadását, vagy megtagadhatja és megtilthatja egy adott jármű értékesítését, nyilvántartásba vételét, forgalomba helyezését vagy használatát, illetve megfeleléségi igazolását érvénytelennek minősítheti a 70/156/EGK irányelv 7. cikke (1) bekezdésének értelmében, vagy azt korlátozhatja a oszthatatlan rakománnyal történő fuvarozásra, ha az ezen irányelv szerint jóváhagyott járművön alkalmazták a 7. cikk kivételes rendelkezését, és ha a kivétel ellentétben áll az adott tagállamban érvényes nemzeti követelményekkel.

<sup>(1)</sup> HL L 202., 1971.9.6., 37. o. A legutóbb a 91/422/EGK irányelvvel módosított irányelv (HL L 233., 1991.8.22., 21. o.).

<sup>(2)</sup> HL L 133., 1970.6.18., 10. o. A legutóbb a 92/62/EGK irányelvvel módosított irányelv (HL L 199., 1992.7.18.).

<sup>(3)</sup> HL L 24., 1976.1.30., 1. o. A legutóbb a 78/50/EGK irányelvvel módosított irányelv (HL L 155., 1978.6.13., 31. o.).

## 4. cikk

Ha az ezen irányelv szerint jóváhagyott járművekre a tagállamok nemzeti típusjóváhagyást adnak, illetve engedélyezik ezen járművek nyilvántartásba vételét, forgalomba helyezését vagy használatát, akkor e járművek számára az adott országban érvényes megengedett legnagyobb nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömeget a vonatkozó nemzeti tömeghatárok-nak megfelelően adják meg. E megengedett legnagyobb nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömeg megadásakor a tagállamok nem utasíthatják vissza a gyártók kérelmét a IV. mellékletben meghatározott eljárás alkalmazására.

## 5. cikk

A 2. cikktől eltérően a tagállamok előírhatnak az egyes országokra érvényes műszaki követelményeket a terhelésátcsoportosító és felemelhető tengelyekre vonatkozóan. Mindazonáltal a tagállamok nem utasíthatják vissza a gyártók kérelmét, amely a IV. melléklet 3. pontjában meghatározott műszaki követelmények alkalmazására vonatkozik.

## 6. cikk

A 2. cikktől és az I. melléklet 7.3.2.1. pontjától eltérően a tagállamok a 2,50 méternél szélesebb autóbuszok esetében, a 96/53/EK irányelvnek megfelelően 1999. december 31-ig megtagadhatják a nemzeti típusjóváhagyás megadását, vagy megtagadhatják, illetve megtilthatják e járművek értékesítését, nyilvántartásba vételét, forgalomba helyezését vagy használatát.

	A jóváhagyás tárgya	Irányelv	HL-szám	Alkalmazás a járműkategóriákra										
				M1	M2	M3	N1	N2	N3	O1	O2	O3	O4	
„48	Tömegek és méretek (a 44. pontban említett járművek kivételével)	97/27/EK	L 233 1997.08.- 25.		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

## 9. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 1999. július 22-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket az intézkedéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

## 7. cikk

A 2. cikktől és az I. melléklet 7.3. pontjától eltérően, és anélkül, hogy az I. melléklet 7.6 pontjának követelményeit be kellene tartaniuk, a tagállamok olyan járművek esetében, amelyek méretei túllépik az ezen előírásokban meghatározott értékeket, jóváhagyást adhatnak. Az eltérés részleteit feljegyzik a III. melléklet típusbizonyítványába; a 3. cikk rendelkezései alkalmazandóak.

## 8. cikk

A 70/156/EKG irányelv a következőképpen módosul:

a) Az I. melléklet a következőképpen egészül ki:

- A j) lábjegyzet kiegészül a következőkkel: „Az M1 kategóriába nem tartozó járművekre a 97/27/EK irányelv I. mellékletének 2.4.1. pontja”;
- A k) lábjegyzet kiegészül a következőkkel: „Az M1 kategóriába nem tartozó járművekre a 97/27/EK irányelv I. mellékletének 2.4.2. pontja”;
- Az l) lábjegyzet kiegészül a következőkkel: „Az M1 kategóriába nem tartozó járművekre a 97/27/EK irányelv I. mellékletének 2.4.3. pontja”.

b) A IV. melléklet 48. pontja helyébe a következő lép:

## 10. cikk

Ez a rendelet az *Európai Közösségek Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

## 11. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 1997. július 22-én.

az Európai Parlament részéről

az elnök

J. M. GIL-ROBLES

a Tanács részéről

az elnök

J. POOS

## I. MELLÉKLET

1. Ezen irányelv a 70/156/EGK irányelv II. melléklete A. bekezdésének meghatározása értelmében az M2, M3 és N kategóriába tartozó gépjárművek, valamint az O kategóriába tartozó pótkocsik tömegére és méreteire vonatkozik.
2. FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK  
Ennek az irányelvnek az alkalmazásában a következő meghatározások érvényesek:
  - 2.1. „Gépjármű”: a 70/156/EGK irányelv II. mellékletének A bekezdésében meghatározott, motorral hajtott jármű.
    - 2.1.1. Az N kategóriába tartozó járművek:
      - 2.1.1.1. „Tehergépjármű”: az a N1, N2 vagy N3 kategóriába tartozó olyan gépjármű, amelyet kizárólag vagy túlnyomórészt teherszállítás céljából terveztek és gyártottak. Tehergépjármű pótkocsit is vontathat.
      - 2.1.1.2. „Vontató”: az N1, N2 vagy N3 kategóriába tartozó olyan gépjármű, amelyet kizárólag vagy túlnyomórészt pótkocsik vontatása céljából terveztek és gyártottak.
        - 2.1.1.2.1. „Közúti vontató”: olyan vontató, amelyet kizárólag vagy túlnyomórészt pótkocsik, de nem félpótkocsik vontatása céljából terveztek és gyártottak. A közúti vontatóknak saját rakfelületük lehet.
        - 2.1.1.2.2. „Nyerges vontató”: olyan vontató, amelyet kizárólag vagy túlnyomórészt félpótkocsik vontatása céljából terveztek és gyártottak.
      - 2.1.1.3. Az N kategóriába tartozó egyéb, a tehergépjárművektől és vontatóktól eltérő, egyéb teljes és befejezett járművek különleges rendeltetésű járműveknek minősülnek.
    - 2.1.2. Az M2 vagy M3 kategóriába tartozó gépjárművek:
      - 2.1.2.1. „Autóbusz”: az M2 vagy M3 kategóriába tartozó olyan jármű, amelyet ülő vagy ülő és álló személyek szállítása céljából terveztek és gyártottak.
        - 2.1.2.1.1. „Csuklós busz”: olyan autóbusz, amely legalább két merev és csukló által összekötött járműrészből áll; a merev járműrészek utasterei kapcsolatban vannak egymással, úgy, hogy az utasok a merev járműrészek között szabadon közlekedhetnek; a merev járműrészek tartósan össze vannak egymással kötve, úgy, hogy csak olyan berendezésekkel választhatók szét, amelyekkel általában csak szakműhelyek rendelkeznek.
        - 2.1.2.1.2. „Emeletes autóbusz”: olyan autóbusz, amelynek utastere legalább két, részben egymás felett elhelyezkedő szintre tagolódik, miközben a felső szinten nincsenek állóhelyek.
        - 2.1.2.1.3. Autóbusz „osztályba” tartoznak:
          - 2.1.2.1.3.1. azok a járművek, amelyek a vezetőn kívül több mint 22 utast szállítanak:
            - 2.1.2.1.3.1.1. „I. osztály”: álló utasok számára kialakított hellyel rendelkező járművek, amelyek lehetővé teszik a gyakori le- és felszállást;
            - 2.1.2.1.3.1.2. „II. osztály”: főleg ülő utasok szállítására kialakított járművek, amelyeket úgy terveztek, hogy az ülések közötti folyosón, illetve ha a járművön van olyan hely, amelyet nem foglal el két kettős ülés, álló utasok számára is lehetővé teszik az utazást;
            - 2.1.2.1.3.1.3. „III. osztály”: kizárólag ülő utasok szállítására céljából gyártott járművek;
          - 2.1.2.1.3.2. azok a járművek, amelyek a vezetőn kívül legfeljebb 22 utast szállítanak:
            - 2.1.2.1.3.2.1. „A. osztály”: álló utasok szállítására szolgáló járművek; az ebbe az osztályba tartozó járművekben ülések, és adott esetben külön állóhelyek is vannak;
            - 2.1.2.1.3.2.2. „B. osztály”: nem álló utasok szállítására szolgáló járművek; az ebbe az osztályba tartozó járművekben nincsenek külön állóhelyek.
        - 2.1.2.1.4. Egy jármű több osztályba is tartozhat. Ebben az esetben ezen irányelv minden vonatkozó követelményét teljesítenie kell.
      - 2.1.2.2. Az M2 vagy M3 kategóriába tartozó, az autóbuszoktól eltérő járművek (pl. mentőautók) különleges rendeltetésű járműveknek számítanak.

## 2.2. Az O kategóriába tartozó járművek

- 2.2.1. „Vontatott jármű” („pótkocsi”): olyan önálló hajtással nem rendelkező jármű, amelyet arra terveztek és gyártottak, hogy más gépjármű vontassa.
- 2.2.2. „Félpótkocsi”: olyan vontatott jármű, amely nyerges vontatóhoz vagy futótengelyhez oly módon kapcsolódik, hogy súlyának jelentős hányadát a vontató jármű vagy a futótengely viseli.
- 2.2.3. „Vonórudas pótkocsi (pótkocsi csuklós vonórúddal)”: az a vontatott jármű, amelynek legalább két tengelye van, és azok közül legalább egy kormányozható, és
- fel van szerelve egy (a pótkocsihoz képest) függőlegesen elmozduló vontatószerkezettel,
  - amely nem visz át jelentős függőleges terhet a vontató járműre (kevesebbet, mint 100 daN).
- A futótengelyre kapcsolt félpótkocsi vonórudas pótkocsinak minősül.
- 2.2.4. „Középtengelyes pótkocsi”: olyan merev vonóberendezésű pótkocsi, amelynek tengelye(i) az (egyenletesen megterhelt) jármű súlypontjának közelében úgy helyezkedik/nek el, hogy a vontatót csak kis statikus függőleges támasztóerővel terhelje, amely nem lépi túl a pótkocsi legnagyobb súlyának 10 %-át, illetve kisebb, mint 1000 daN (mindig a kisebb érték mértékadó).
- 2.3. „Tengelycsoport”: a futómű részét képező tengelyek. Két tengely esetében a csoportot kettőstengelyű, három tengely esetében hármastengelyű futóműnek nevezzük. Az egyedüli tengely egy tengelyből álló tengelycsoportnak tekintendő.
- 2.4. „Járműméretek”: a jármű gyártója által megadott, a járműre vonatkozó méretek, amelyek a jármű szerkezetén alapulnak.
- 2.4.1. „Járműhossz”: az ISO 612-1978 szabvány 6.1. meghatározása alapján mért érték.

Az e szabványból következő meghatározások értelmében a jármű hosszának mérésekor a következő berendezéseket nem kell figyelembe venni:

- törlő- és mosóberendezések,
- első és hátsó rendszámablák,
- vánzarak rögzítő- és védőberendezési,
- a kocsiponyva felerősítésére és védelmére szolgáló berendezések,
- világító berendezések,
- visszapillantó tükör,
- a jármű hátsó részének láthatóságát segítő eszközök,
- légbeszívó berendezések,
- hosszirányú ütközők cserélhető felépítmények számára,
- lépcsőfokok,
- ütköző gumik,
- emelőlapok, rakodásra szolgáló rámpák és hasonló berendezések, amelyek legnagyobb mérete menetkész állapotban legfeljebb 200 mm, amennyiben a jármű rakfelületét nem növelik meg,
- gépjárművek összekapcsolására szolgáló berendezések.

- 2.4.2. A „jármű szélessége”: az ISO 612-1978 szabvány 6.2. meghatározása alapján mért érték.

Az e szabványból következő meghatározások értelmében a jármű szélességének mérésekor a következő berendezéseket nem kell figyelembe venni:

- vánzarak rögzítő- és védőberendezései,
- a kocsiponyva felerősítésére és védelmére szolgáló berendezések,
- a gumiabroncs sérülését jelző berendezések,
- a felcsapódó víz elleni védelem rugalmas részei (rugalmas sárvédők) (lásd a 91/226/EGK tanácsi irányelvet<sup>(1)</sup>),
- világítóberendezések,

(<sup>1</sup>) HL L 103., 1991.4.23., 5. o.

- az M2 és M3 kategóriába tartozó járműveknél rakodásra szolgáló rámpák menetkész állapotban, emelőlapok és hasonló berendezések menetkész állapotban, amennyiben méretük a jármű oldalától számítva nem haladja meg a 10 mm-t, és a rámpák előre vagy hátra nyúló sarkai legalább 5 mm-es sugárral le vannak kerekítve; és az élei legalább 2,5 mm-es sugárral le vannak kerekítve,
- visszapillantó tükrök,
- gumibroncslégnyomás-jelzők,
- behúzható lépcsők,
- a gumibroncs deformációja közvetlenül a talaj felett.

2.4.3. A „*jármű magassága*”: az ISO 612-1978 szabvány 6.3. meghatározása alapján mért érték.

Az e szabványból következő meghatározások értelmében a jármű magasságának mérésekor a következő berendezéseket nem kell figyelembe venni:

- antennák,
- áramszedők kiengedett helyzetben.

Tengelyemelő berendezéssel felszerelt járművek esetében figyelembe kell venni e berendezés hatását.

2.4.4. A nyerges vontatóktól vagy félpótkocsiktól eltérő járművek „*rakfelületének hossza*”: a jármű hosszában vízszintesen mért, a rakfelület legelső pontja és a jármű leghátsó pontja közti távolság.

E távolság mérésekor a következő berendezéseket nem kell figyelembe venni:

- a vezetőfülke hátsó fala előtti rakterület,
- a 2.4.1. pontban megnevezett berendezések,
- rakfelület előtt elhelyezett hűtőberendezések és egyéb segédeszközök.

2.5. „*A jármű tömege, menetkész állapotban*”: a terheletlen és menetkész állapotban lévő jármű felépítménnyel – vontató esetében a vonószerkezetekkel – együtt mért tömege, vagy a vezetőfülkével szállított alváz tömege, ha a felépítményt és/vagy a vonószerkezetet nem a jármű gyártója szállítja [beleértve a hűtőfolyadékot, kenőanyagokat, 90%-ig feltöltött tüzelőanyag-tartályt, a szennyvizek kivételével minden egyéb folyadék 100 %-át, szerszámokat, pótkereket, járművezetőt (75 kg), autóbuszok esetében a kocsikísérőt (75 kg), ha a járműben van kísézőülés].

2.6. „*Műszakilag megengedett össztömeg*”: (M) a terhelt jármű legnagyobb tömege, amit a gyártó a jármű konstrukciója és teljesítménye alapján ad meg.

Járműkategória meghatározásakor a műszakilag megengedett össztömeg meghatározása a 70/156/EGK irányelv II. melléklete alapján történik; középtengelyes pótkocsik és félpótkocsik esetében azonban azt a tömeget kell alapul venni, amely a jármű műszakilag megengedett terhelésekor a tengelyt terheli.

A fogalommeghatározásnak megfelelően a járműtípus adott műszaki konfigurációjához, amelyet a II. melléklet adatközlő lapján lévő adatok lehetséges értékeinek egy csoportja határoz meg, csupán egyetlen, a műszakilag megengedett össztömegre vonatkozó értéket lehet hozzárendelni. Ezen egyetlen értéknek a fogalommeghatározásnak megfelelő hozzárendelése értelemszerűen vonatkozik a 2.7., 2.8., 2.10., 2.11. és 2.12. pontban foglalt műszaki követelményekre is.

2.7. „*Műszakilag megengedett tengelyterhelés (m)*”: a jármű gyártója által megadott tömeg, amely megfelel annak a legnagyobb megengedett statikus terhelésnek, amellyel a tengely az úttest felületét terheli, és amely a jármű és a tengely konstrukcióján alapul.

2.8. „*Tengelycsoport műszakilag megengedett tengelyterhelése ( $\mu$ )*”: a jármű gyártója által megadott tömeg, amely megfelel annak a legnagyobb megengedett statikus terhelésnek, amellyel a tengelycsoport az úttest felületét terheli, és amely a jármű és a tengelycsoport konstrukcióján alapul.

- 2.9. „Vontatmánytömeg”: vagy a gépjárműhöz csatlakoztatott, vonórudas pótkocsi, vagy futótengelyre kapcsolt félpótkocsi tömege; vagy az a tömeg, amely a gépjárműhöz csatlakoztatott, középtengelyes pótkocsi vagy félpótkocsi tengelyterhelésének felel meg.
- 2.10. „Műszakilag megengedett legnagyobb vontatmánytömeg (TM)”: a gyártó által megadott legnagyobb vontatható tömeg.
- 2.11. „Műszakilag megengedett függőleges terhelés a gépjármű összekapcsolási pontján”: a gyártó által megadott tömeg, amely az összekapcsolási ponton jelentkező legnagyobb statikus függőleges terhelésnek felel meg, amely a gépjármű és/vagy vonószerkezet konstrukcióján alapul. Menetkész állapotban lévő vontatójárműveknél a fogalom meghatározásnak megfelelően e tömeg nem foglalja magában a vonószerkezet tömegét; más járműveknél e tömeg magában foglalja olyan vonószerkezetek tömegét, amelyeknek felszerelésre kell kerülniük.
- 2.12. „Műszakilag megengedett függőleges terhelés a félpótkocsi vagy középtengelyes pótkocsi összekapcsolási pontján”: a pótkocsi gyártója által megadott tömeg, amely a megengedett legnagyobb statikus és függőleges terhelésnek felel meg, amellyel az összekapcsolási ponton a pótkocsit vontató járművet terheli.
- 2.13. „Járműszerelvény műszakilag megengedett össztömege (MC)”: a gyártó által megadott, a terhelt gépjármű és a terhelt pótkocsi tömegeinek összege, amely a vontató jármű konstrukcióján alapul.
- 2.14. „Tengelyemelő berendezés”: a járművön állandóan megtalálható, a jármű terhelésétől függően alkalmazott, a tengelyterhelés csökkentésére, illetve növelésére szolgáló berendezés; amely ennek érdekében a kerekeket
- vagy felemeli az úttestről, illetve lesüllyeszti az úttestre,
  - vagy nem emeli fel az úttestről (pl. légrugós vagy egyéb rendszereknél),
- hogy csökkenjen a gumiabroncsok kopása, ha a jármű nincs teljesen megterhelve, és/vagy hogy a gépjárművek vagy gépjárműszerelvények síkos úttesten történő elindulását a hajtott tengely terhelésének növelésével megkönnyítse.
- 2.15. „Felemelhető tengely”: olyan tengely, amely a 2.14. pont első francia bekezdésének megfelelően tengelyemelő berendezés segítségével felemelhető és lesüllyeszthető.
- 2.16. „Terhelésátcsoportosító tengely”: olyan tengely, amelynek terhelése a 2.14. pont második francia bekezdésének megfelelően tengelyemelő berendezés segítségével, a tengely megemelése nélkül változtatható.
- 2.17. „Légrugózás”: olyan rugózási rendszer, amelynél a rugózási hatást legalább 75 %-ban pneumatikus szerkezetekkel valósítják meg.
- 2.18. „Légrugózással egyenértékű rugózás”: a járműtengelyek vagy tengelycsoportok olyan rugózási rendszere, amely megfelel a 7.11. pont követelményeinek.
- 2.19. „Járműtípus”: olyan járművek, amelyek a következő jelentős jellemzők tekintetében nem különböznek egymástól:
- gyártó,
  - a 70/156/EGK irányelv II. mellékletében meghatározott járműkategória,
  - jelentős szerkezeti és konstrukciós jegyek, mint pl.:
    - az M2 és M3 kategóriába tartozó járműveknél:
      - alváz/önhordó karosszéria, egy/kétszintes utastér, merev/csuklós kivitel (nyilvánvaló és alapvető különbségek),
      - a hajtott tengely rugózása: légrugózás, vagy egyenértékű, nem légrugós rugózás, vagy nem egyenértékű rugózás,
    - tengelyek száma,
  - az N kategóriába tartozó járműveknél:
    - alváz/padlóváz (nyilvánvaló és alapvető különbségek),

- a hajtott tengely rugózása: légrugózás vagy egyenértékű, nem légrugós rugózás, vagy nem egyenértékű rugózás,
- tengelyek száma,
- az O kategóriába tartozó járműveknél:
  - alváz/önhordó karosszéria (nyilvánvaló és alapvető különbségek), kormányozható pótkocsik/félpótkocsik/középtengelyes pótkocsik,
  - fékberendezés: nem fékezett/ráfutófék/átmenő fék,
  - tengelyek száma.

E pont alkalmazásában a következő szerkezeti és konstrukciós jegyek, úgymint a tengelytáv, tengelykonstrukció, rugózás, kormányberendezés, gumibroncsok, illetve a tengelyek fékerő-kiegyenlítő berendezésének megfelelő módosításai, vagy félpótkocsi és tehergépjármű-konfigurációknál a nyomáscsökkentő szelepek alkalmazása vagy elhagyása, valamint a szerelt alvázzal összefüggő szerkezetek (pl. motor, tüzelőanyag-tartály, erőátvitel stb.) nem tekinthetők jelentős jellemzőknek.

### 3. AZ EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSI KÉRELEM

- 3.1. A járműtípus tömegére és méreteire vonatkozó, a 70/156/EGK irányelv 3. cikke szerinti EK-típusjóváahagyás iránti kérelmet a jármű gyártójának kell benyújtania.
- 3.2. A kérelemhez a II. mellékletben meghatározott minta szerinti adatközlő lapot kell csatolni.
- 3.3. A vizsgálatot végző műszaki szolgálatnak be kell mutatni egy vagy több, a II. melléklet adatainak megfelelő járművet, amely(ek) segítségével a műszaki szolgálat megfelelően meggyőződhet arról, hogy az(ok) a jóváhagyandó típus szempontjából reprezentatív(ak).

### 4. EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁS

- 4.1. Ha a vonatkozó követelmények teljesülnek, az EK-típusjóváahagyás a 70/156/EGK irányelv 4. cikk (3) bekezdése alapján kiadásra kerül.
- 4.2. A III. melléklet tartalmazza az EK-típusbizonyítvány mintáját.
- 4.3. Egy járműtípus jóváhagyásának ezen irányelv alapján történő megadását, kiterjesztését vagy elutasítását a 70/156/EGK irányelv 4. cikkének (6) bekezdésében megállapított eljárás alapján kell közölni a tagállamokkal.
- 4.4. Valamennyi jóváhagyott járműtípus a 70/156/EGK irányelv 7. mellékletének megfelelően jóváhagyási számot kap. Egyazon tagállam nem adhatja ki ugyanazt a számot egy másik járműtípusnak.

### 5. A JÓVÁHAGYÁS MÓDOSÍTÁSAI

- 5.1. Az ezen irányelv alapján kiadott jóváhagyások módosítása esetén a 70/156/EGK irányelv 5. cikkének rendelkezéseit kell alkalmazni.

### 6. A GYÁRTÁS MEGFELELŐSÉGE

- 6.1. A gyártásmegfelelőséget biztosító intézkedéseket a 70/156/EGK irányelv 10. cikkében foglalt rendelkezéseknek megfelelően kell megtenni.

### 7. KÖVETELMÉNYEK

#### 7.1. A menetkész állapotban lévő jármű tömegének és tengelyterhelés-elosztásának mérése

A menetkész állapotban lévő jármű tömegének és tengelyterhelés-elosztásának mérése a 3.3 pontban leírtak alapján, álló járművön történik, amelynek kerekeit egyenes állásba kell kormányozni.

Ha a mért tömegértékek nem térnek el 3 %-nál nagyobb mértékben a gyártó által a típuson belüli műszaki konfigurációkra megadott tömegektől, vagy ha az N1, O1, O2 vagy M2 kategóriába tartozó, legfeljebb 3,5 tonnás járműveknél az eltérések nem nagyobbak 5 %-nál, akkor a menetkész állapotban lévő jármű tömegét és tengelyterhelés-elosztását a gyártó adatainak megfelelően kell alapul venni az alábbi követelmények betartásának ellenőrzésekor. Egyéb esetben a mért tömegértékek alkalmazandóak, és a műszaki szolgálat a továbbiakban szükség esetén a 3.3. pontban leírtaktól eltérő járműveken is végezhet pótlólagos méréseket.



## 7.2. Méretjellemzők mérése

A 3.3. pontnak megfelelően bemutatott, menetkész járművek teljes hosszának, szélességének és magasságának mérése a 2.4. pont meghatározásai alapján történik.

Ha a mért méretek eltérnek a gyártó által, a típuson belüli megfelelő műszaki konfigurációkra megadottaktól, a következő követelmények betartásának ellenőrzésekor a mért méreteket kell figyelembe venni, és a műszaki szolgálat a továbbiakban szükség esetén a 3.3. pontban leírtaktól eltérő járműveken is végezhet pótlólagos méréseket.

## 7.3. Járművek megengedett méretei

### 7.3.1. Legnagyobb hosszúság

7.3.1.1. Gépjármű: a 96/53/EK irányelv I. melléklet 1.1. pontja szerint.

7.3.1.2. Pótkocsi (a félpótkocsi kivételével): a 96/53/EK irányelv I. melléklet 1.1. pontja szerint.

7.3.1.3. Csuklós autóbusz: a 96/53/EK irányelv I. melléklet 1.1. pontja szerint.

### 7.3.1.4. Félpótkocsik

A 7.3.1.4.1. pontban említett méretet a 2.4.1. pontban megnevezett berendezések figyelmen kívül hagyásával határozzák meg; a 7.3.1.4.2. pontban említett méret mindenféle kivétel nélkül kerül meghatározásra.

7.3.1.4.1. A királycsap tengelye és a félpótkocsi leghátsó pontja közti vízszintes, a jármű hossz tengelyével párhuzamosan mért távolság nem lépheti túl a 96/53/EK irányelv I. mellékletének 1.6. pontjában megadott értéket.

7.3.1.4.2. A királycsap tengelye és a félpótkocsi eleje közti, vízszintesen mért távolság a 96/53/EK irányelv I. mellékletének 4.4. pontja alapján nem lépheti túl a 2,04 métert.

### 7.3.2. Legnagyobb szélesség

7.3.2.1. Minden jármű: a 96/53/EK irányelv I. melléklet 1.2. pontja szerint.

7.3.2.2. Az N és az O kategóriába tartozó járművek állandó vagy levehető felépítményei, amelyek állandó hőmérsékleten történő szállítást tesznek lehetővé, és amelyek oldalfala hőszigeteléssel együtt 45 mm-nél vastagabb: a 96/53/EK irányelv I. melléklet 1.2. pontja szerint.

### 7.3.3. Legnagyobb magasság

7.3.3.1. Minden jármű: a 96/53/EK irányelv I. melléklet 1.3. pontja szerint.

## 7.4. A tengelyterhelés-elosztás kiszámítása

### 7.4.1. Számítás

7.4.1.1. A tengelyterhelés-elosztás alább leírt számítása érdekében a gyártó az illetékes műszaki szolgálat rendelkezésére bocsátja (táblázatosan vagy egyéb alkalmas formában) a járműtípuson belül található minden, a lehetséges értékek valamennyi csoportja által a II. mellékletben meghatározott műszaki konfiguráció szükséges adatait, amelyek a jármű műszakilag megengedett össztömegének megfelelő értékeit, a tengelyek és tengelycsoportok műszakilag megengedett legnagyobb tengelyterhelését, a műszakilag megengedett legnagyobb vontatmánytömeget és a járműszerelvény műszakilag megengedett össztömegét tartalmazzák.

7.4.1.2. Megfelelő számítások segítségével meg kell határozni, hogy a típuson belül minden műszaki konfiguráció teljesíti-e az alábbi követelményeket. Ennek érdekében a számításokat a legkedvezőtlenebb esetekre lehet korlátozni.

- 7.4.1.3. A következőkben  $M$ ,  $m_i$ ,  $\mu_j$ ,  $TM$  és  $MC$  a következő paramétereket jelölik, amelyeknek teljesíteniük kell a 7.4. pont követelményeit:
- $M$  = a jármű műszakilag megengedett össztömege,
- $m_i$  = a műszakilag megengedett tengelyterhelés „i” indexszel, amelyben „i” 1 és a jármű tengelyszámának összessége között változhat,
- $\mu_j$  = az egyes tengely vagy a tengelycsoport műszakilag megengedett terhelése „j” indexszel, amelyben „j” 1 és az egyes tengelyek és tengelycsoportok számának összessége között változhat,
- $TM$  = a műszakilag megengedett vontatmánytömeg, és
- $MC$  = a járműszerelvény műszakilag megengedett össztömege.
- 7.4.1.4. Egyes tengely esetében, amely tengelyként az „i” indexet, tengelycsoportként a „j” indexet kapja meg, a meghatározás szerint  $m_i = \mu_j$ .
- 7.4.1.5. Terheléscsoportosító tengelyekkel szerelt járművek számításakor a tengelyrugózást rendes meneti állásba kell kapcsolni. Felemelhető tengelyekkel szerelt járműveknél számításokat leeresztett tengelyekkel kell végezni.
- 7.4.1.6. Tengelycsoportok esetében a gyártónak meg kell adnia, hogy a tengelycsoportra ható összerhelés milyen törvényszerűség szerint van elosztva az egyes tengelyek között (pl. terheléelosztási képlet megadása vagy terheléelosztási diagram bemutatása révén).
- 7.4.1.7. Félpótkocsik és középtengelyes pótkocsik esetében a számítások alapját a „O”-tengely mint összekapcsolási pont képezi, és az  $m_o$  és  $\mu_o$  megfelelő tömegek a meghatározás szerint a pótkocsi összekapcsolási pontján műszakilag megengedett terhelésnek minősülnek.
- 7.4.2. *Az N és az O kategóriába tartozó járművekkel szemben támasztott követelmények, a lakópótkocsi kivételével*
- 7.4.2.1. Az  $m_i$  tengelyterhelések összege nem lehet kisebb az  $M$  tömegnél.
- 7.4.2.2. Egyetlen „j” indexű tengelycsoportnál sem lehet a tengelycsoport tengelyeinek  $m_i$  tengelyterhelési összege kisebb, mint a  $\mu_j$  tengelyterhelés. Ezenkívül egyetlen  $m_i$  tengelyterhelés sem lehet kisebb, mint a  $\mu_j$  „i” tengelyre eső része, amelyet e tengelycsoport tengelyterhelés-elosztási törvénye határoz meg.
- 7.4.2.3. A  $\mu_j$  tengelyterhelések összege nem lehet kisebb az  $M$  tömegnél.
- 7.4.2.4. A tömeg, menetkész állapotban, 75 kg-nak megfelelő tömeggel növelve, megszorozva az utasok számával és növelve az összekapcsolási ponton műszakilag megengedett legnagyobb terheléssel nem lehet nagyobb, mint az  $M$  tömeg.
- 7.4.2.5. Ha a jármű a 7.4.2.5.1., 7.4.2.5.2. vagy 7.4.2.5.3. pont feltételei szerint meg van terelve az  $M$  tömegével, akkor az „i” tengelyre ható terhelés értéke nem lehet nagyobb, mint e tengely  $m_i$  tengelyterhelése, az egyedülálló tengelyre vagy a „j” tengelycsoportra ható terhelés értéke pedig nem lehet nagyobb, mint a  $\mu_j$  tengelyterhelés. Ezen kívül a hajtott tengelyre nehezedő tömegnek vagy a hajtott tengelyekre nehezedő tömegek összességének az  $M$  tömeg legalább 25 %-át ki kell tenniük.
- 7.4.2.5.1. Vontatott járművek és gépjárművek a vontatók kivételével
- 7.4.2.5.1.1. A tengelyterhelés egyenletes elosztása teljes vagy befejezett járműveknél a 7.4.2.5.1.2. pontban megnevezettek kivételével: a menetkész állapotban lévő járművet, melynek minden utasülését 75 kg-os tömeg terheli,  $M$  tömeggel terhelik úgy, hogy a rakfelületen a hasznos terhelést egyenletesen elosztják.
- 7.4.2.5.1.2. A tengelyterhelés szélsőséges elosztása (egyenlőtlen terhelés) nem teljes járművek vagy olyan különleges rendeltetésű járművek esetében, amelyek szállítási céljai csak egyenlőtlenül elosztott rakományok szállításával vannak összefüggésben: a gyártónak meg kell adnia a hasznos terhelés és/vagy a felépítmény és/vagy a szerelvények vagy belső felszerelések súlypontjának megengedett legszélső helyzetét (pl.: 0,50 métertől 1,30 méterig az első hátsó tengely előtt). A vizsgálat során a súlypont minden lehetséges helyzetét figyelembe kell venni, miközben a jármű menetkész állapotban van, minden utasülést 75 kg-os tömeg terhel, és a jármű az  $M$  tömeggel meg van terelve.
- 7.4.2.5.2. Közúti vontatók és középtengelyes pótkocsik vontatására alkalmas tehergépjárművek
- 7.4.2.5.2.1. A következő lehetőségek minden megfelelő esetében a teljes és befejezett járművekre, a különleges rendeltetésű járművek kivételével, ugyanazok a számítások vonatkoznak, mint a 7.4.2.5.1.1. pontban leírtak, nem teljes járművekre vagy különleges rendeltetésű járművekre pedig a 7.4.2.5.1.2. pontban leírt számítások vonatkoznak:

- a) Az összekapcsolási pont megterhelése nélkül (közúti vontatók esetében a vonószerkezet tömegének megfelelő terheléssel együtt, ha a berendezést a gyártó szerelte fel, ez a menetkész állapotban mért tömeg része a 2.5. ponttal összhangban).
- b) A vonószerkezet gyártó által megadott legnagyobb tömegének megfelelő terhelés az összekapcsolási pontra tevődik (és a hasznos terhelésből le kell vonni), ha a vonószerkezetet nem a gyártó szereli fel.
- c) Az összekapcsolási ponton műszakilag megengedett terhelésnek megfelelő tömeg az összekapcsolási pontra tevődik (és a hasznos terhelésből le kell vonni).

#### 7.4.2.5.3. Nyerges vontatók

7.4.2.5.3.1. Teljes és befejezett járművek esetében a gyártó köteles megadni a királycsap tengelyének szélső helyzeteit. A vizsgálat során a királycsap tengelyének minden lehetséges helyzetét figyelembe kell venni, miközben a jármű menetkész állapotban van, minden utasülést 75 kg-os tömeg terhel, és a jármű az M tömeggel van terhelve (és a hasznos terhelés a királycsap tengelyét terheli).

7.4.2.5.3.2. Nem teljes járműveknél ugyanazokat a vizsgálatokat kell elvégezni, mint a 7.4.2.5.3.1. pontban leírtak; e vizsgálatok során a királycsap tengelyének, gyártó által megadott, megengedett szélsőséges helyzeteket kell figyelembe venni.

7.4.2.6. Ha az N kategóriába tartozó jármű az M tömeggel van terhelve, hátsó tengelyét („n”-nel jelölve a tengelyt), illetve hátsó tengelycsoportját pedig mn vagy  $\mu q$  terhelés terheli, akkor a kormányzott tengely, illetve tengelycsoport terhelése nem lehet kisebb, mint az M tömeg 20 %-a.

7.4.2.7. MC nem lehet nagyobb, mint M és TM együttesen.

#### 7.4.3. Autóbuszokkal szemben támasztott követelmények

7.4.3.1. A 7.4.2.1., 7.4.2.2., 7.4.2.3. és 7.4.2.7. pont követelményeit kell alkalmazni.

7.4.3.2. A menetkész jármű tömege, növelve a 7.4.3.3.1. pont táblázata alapján meghatározott Q tömeggel, megszorozva az utasok teljes számával, és növelve az összekapcsolási ponton műszakilag megengedett függőleges terheléssel, valamint a B és BX tömeggel, a 7.4.3.3.1. pont értelmében nem lehet nagyobb, mint az M tömeg.

7.4.3.3. Ha a nem teljes jármű a 7.4.2.5.1.2. pont feltételei szerint M tömeggel van terhelve, vagy ha a teljes vagy befejezett jármű menetkész állapotban a 7.4.3.3.1. pont alapján van terhelve, akkor az egyes tengelyre nehezedő terhelésnek megfelelő tömeg nem lehet nagyobb, mint az mi tengelyterhelés, és az egyes tengelyre vagy tengelycsoportra nehezedő terhelésnek megfelelő tömegek nem lehetnek nagyobbak, mint e tengelycsoport új tengelyterhelése. Ezenkívül a hajtott tengelyre nehezedő terhelésnek megfelelő tömeg vagy a hajtott tengelyekre nehezedő terheknek megfelelő tömegek összegének az M tömegnek legalább 25 %-át ki kell tenniük.

7.4.3.3.1. A menetkész állapotban lévő járművek utasüléseit Q tömeggel terhelik, az állóhelyeknek SP számának megfelelő Q tömeget az álló utasok számára rendelkezésre álló S1 felületen egyenletesen osztják el, a B-nek (kg) megfelelő tömeget a csomagterben egyenletesen osztják el, és adott esetben a BX (kg) tömeget a tető csomagszállításra kialakított részén egyenletesen osztják el. Mindeközben a következők érvényesek:

S1 az álló utasok részére kialakított terület, az M2 és M3 kategóriába tartozó járművekre vonatkozó különleges előírásokról szóló jövőbeli európai parlamenti és tanácsi irányelv fogalommeghatározása értelmében. Ezen irányelv elfogadásáig az S1 meghatározása az ENSZ/EGB 36. sz. (E/ECE/TRANS/505/Rev 1, Add 35 dokumentum) és 52. sz. rendeletében (E/ECE/TRANS/505/Rev 1, Add 51 dokumentum) foglalt meghatározással azonos.

A gyártó által megadott SP szám nem lehet nagyobb, mint S1/Ssp, ahol Ssp a következő táblázat szerint az egy álló utas részére megállapított terület.

B-t (kg) a gyártó adja meg, amelynek számértéke nem lehet kisebb, mint  $100xV$  (V a csomagtartók összterfогata köbméterben).

BX-et a gyártó adja meg, és a tető csomagszállításra kiképzett felületén 75 kg/négyszélméternél nem kisebb fajlagos terhelésnek kell megfelelnie.

Q és Ssp az alábbi táblázatban megadott értékeknek felel meg:

Járműosztály	Q (kg) egy utas tömege	Ssp (m <sup>2</sup> /utas) egy álló utas számára meghatározott terület
I. és A. osztály (*)	68	0,125
II. osztály	71 (**)	0,15
III. és B. osztály	71 (**)	Nincsenek álló utasok

(\*) Ha az II., III. vagy B. osztályú jármű megkapja az I. osztály vagy A. osztály járműveinek típusjóváhagyását is, akkor a csak kívülről hozzáférhető csomagtartóban szállított csomagok tömegét az utóbb említett osztályok típusjóváhagyása során nem veszik figyelembe.

(\*\*) 3 kg-os kézipoggyászt beleértve.

- 7.4.3.4. Ha a jármű menetkész állapotban van, vagy a 7.4.3.3.1. pont szerint van megterhelve, akkor az első tengelyre, illetve tengelycsoportra nehezedő terhelésnek megfelelő tömeg nem lehet kisebb, mint az M tömeg alábbi táblázatban rögzített százalékaránya:

Terhelési körülmények	I. és A. osztály		II. osztály		III. és B. osztály	
	Merev	Csuklós	Merev	Csuklós	Merev	Csuklós
Terheletlen	20	20	25	20	25	20
Terhelt	25	20	25	20	25	20

- 7.4.4. Az M2 és M3 kategóriájú járművekkel szemben támasztott követelmények az autóbuszok és lakópótkocsik kivételével

A 7.4.2.1–7.4.2.4. pontban és a 7.4.2.7 pontban meghatározott követelmények érvényesek. Ha a nem teljes jármű a 7.4.2.5.1.2. pont feltételei szerint M tömeggel van terhelve, vagy ha a teljes vagy befejezett jármű menetkész állapotban a 92/21/EGK irányelv<sup>(1)</sup> II. mellékletének függelékében foglaltak szerint van terhelve, akkor az egyes tengelyekre nehezedő terhelésnek megfelelő tömeg nem lehet nagyobb, mint e tengelyek mi tengelyterhelése, és az egyes tengelyre vagy tengelycsoportra nehezedő terhelésnek megfelelő tömeg nem lehetnek nagyobbak, mint e tengelycsoport új tengelyterhelése. Továbbá a hajtott tengelyre nehezedő terhelésnek megfelelő tömegnek vagy a hajtott tengelyekre nehezedő terheknek megfelelő tömegek összegének az M tömeg legalább 25 %-át ki kell tenniük.

- 7.5. **Jármű terepjáróként történő besorolásakor vizsgálandó pontok (70/156/EGK irányelv II. mellékletének 4. pontja)**

- 7.5.1. A műszaki szolgálatnak meg kell vizsgálnia, hogy a teljes vagy befejezett jármű, illetve nyeregszerkezet nélküli nyerges vontató a 70/156/EGK irányelv II. mellékletében foglalt követelményeknek megfelelően terepjáróként van-e besorolva.

- 7.5.2. Egyéb nem teljes járművek esetében ezt a vizsgálatot csak a gyártó kérésére kell elvégezni.

- 7.6. **Fordulékonyág**

- 7.6.1. Minden gépjárműnek és félpótkocsinak képesnek kell lennie arra, hogy két, 12,50 m, illetve 5,30 m sugarú koncentrikus kör által határolt gyűrűfelületen belül maradva mindkét irányban meg tudjon tenni egy teljes, 360 °-os körívet anélkül, hogy a jármű legszélső pontjai (a járműszélességről szóló 2.4.2. pontban megnevezett kiálló részek kivételével) túlnyúljanak e körök kerületén.

Tengelyemelő berendezéssel felszerelt gépjárművek és járműszerelvények esetében (lásd a 2.14. pontot) ez a követelmény a tengely(ek) felemelt állapotában is érvényes (a 2.14. pont értelmében).

A fent említett követelmények betartását a következőképpen kell vizsgálni:

- 7.6.1.1. **Gépjárművek**

A gépjármű legkülső pontját a külső kör mentén vezetik (lásd az „A” ábrát).

(<sup>1</sup>) HL L 129., 1992.5.14., 1. o. A legutóbb a 95/48/EK bizottsági irányelvvel módosított irányelv (HL L 233., 1995.9.30., 73. o.).

## 7.6.1.2. Félpótkocsik

Egy félpótkocsi akkor tekinthető úgy, hogy megfelel a 7.6.1. pont követelményeinek, ha tengelytávja nem nagyobb, mint:

$$\sqrt{(12,50 - 2,04)^2 - (5,30 + L/2)^2}$$

ahol L a félpótkocsi szélessége, a tengelytáv pedig e pont értelmében a félpótkocsi királycsapja és a nem kormányzott tengelyegység középvonala közti távolság; ha egy vagy több tengelyegység felemelhető (2.14. pont), akkor a felemelt vagy lesüllyesztett tengellyel (tengelyekkel) vett tengelytáv közül mindig a nagyobb tengelytávot kell figyelembe venni. Kétes esetekben a jóváhagyó hatóság a 7.6.1. pontnak megfelelően vizsgálatot kérhet.

## 7.6.2. Az M2 vagy M3 és N kategóriájú járművekkel szemben támasztott kiegészítő követelmények

Álló járműnél, annyira bekormányzott kerekekkel, hogy a jármű legelső szélső pontja mozgás közben 12,50 m sugarú kört írjon le, a jármű külső oldalát érintő, a függőleges síknak megfelelő vonalat kell húzni a talajon. Az M2 vagy M3 kategóriába tartozó csuklós járművek esetében a két merev résznek párhuzamosan kell állnia ezzel a síkkal.

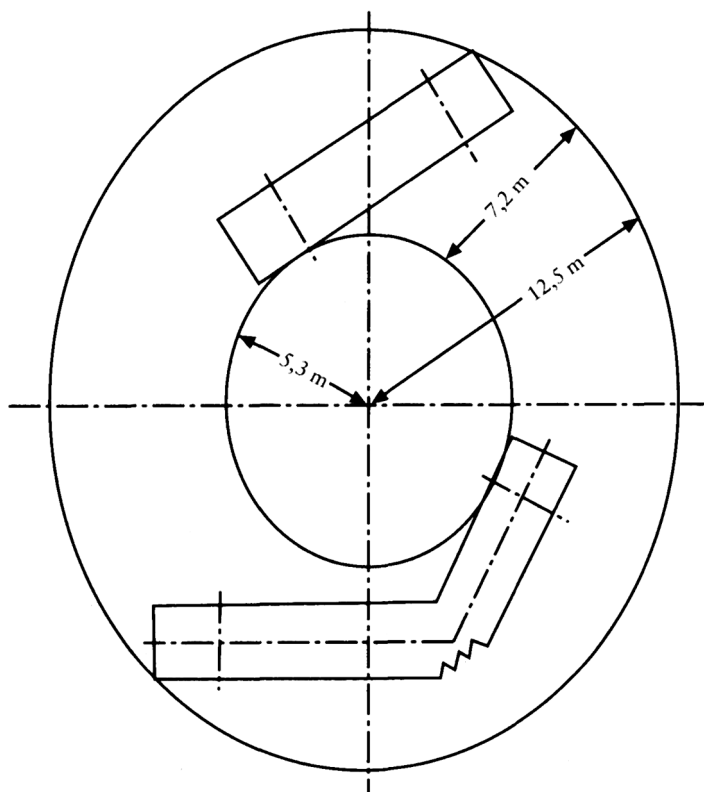
A jármű mindkét irányú 12,50 m sugarú kör mentén végzett mozgásakor, merev jármű esetében 0,80 méternél (lásd a „B” ábrát), az M2 vagy M3 kategóriába tartozó csuklós járművek esetében pedig 1,20 méternél (lásd a „C” ábrát) nagyobb mértékben a jármű egyetlen pontja sem kerülhet túl ezen a függőleges síkon.

Tengelyemelő szerkezettel szerelt járműveknél ez a követelmény felemelt tengelyállásnál is érvényes (a 2.14. pont értelmében).

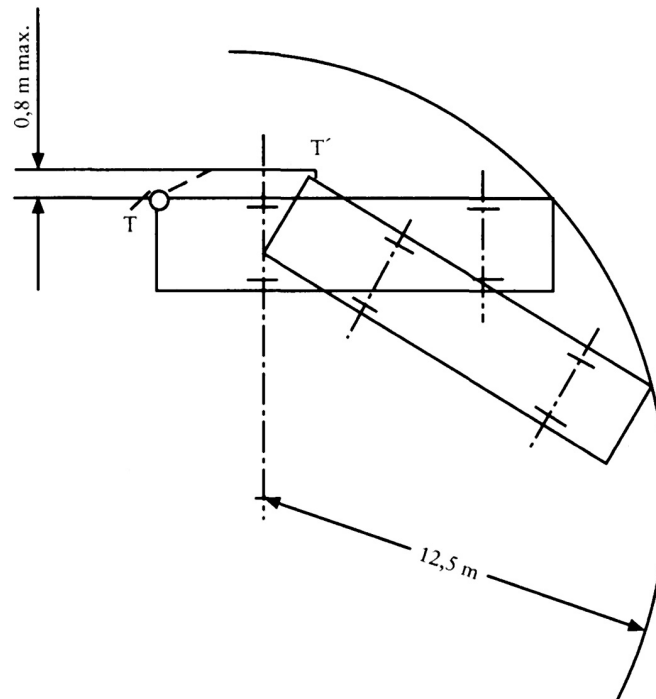
Az N kategóriába tartozó, felemelhető tengellyel szerelt járműveknél a tengely felemelt helyzetében, terhelésátcsoportosító tengellyel szerelt járműveknél terheletlen állapotban a 0,80 méteres érték helyett az 1,00 méteres érték lép érvénybe.

## 7.6.3. A 7.6.1. és 7.6.2. pont követelményeinek betartását a gyártó kérésére megfelelő egyenértékű számítással vagy geometriai demonstrációval is ellenőrizhetik.

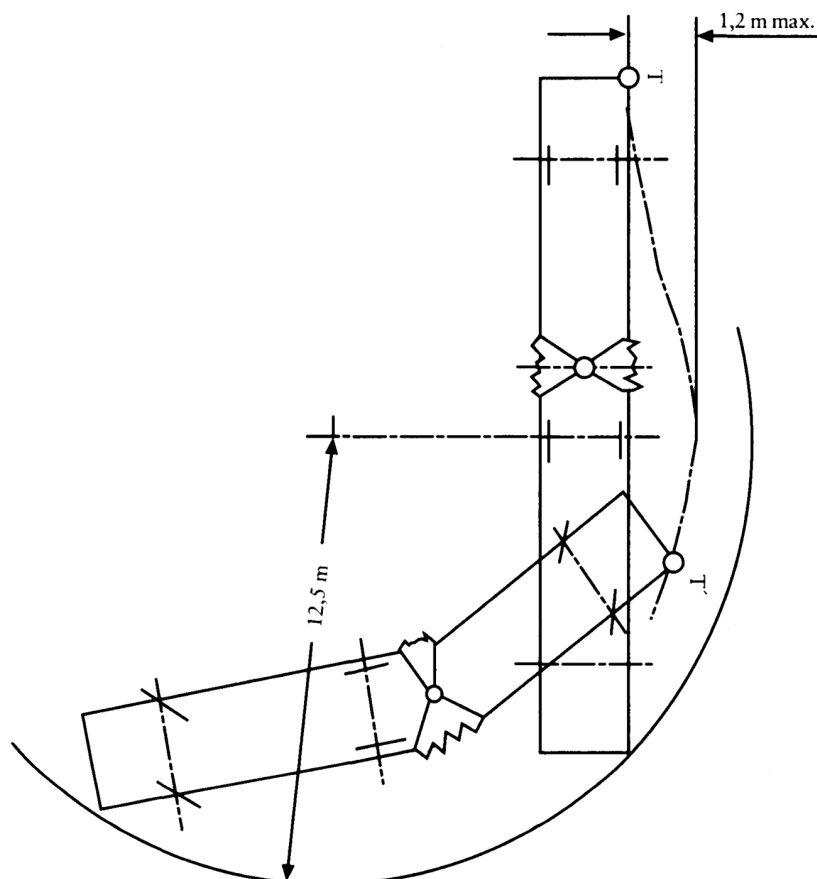
„A” ábra



„B” ábra



„C” ábra



- 7.6.4. Nem teljes járművek esetében a gyártónak meg kell adni a megengedett legnagyobb méreteket, amelyekkel ellenőrizni kell, hogy a jármű a 7.6.1. és 7.6.2. pont követelményeit teljesíti-e.
- 7.7. **Az M2 és M3 kategóriába tartozó járművekkel szemben támasztott kiegészítő követelmények**
- A műszakilag megengedett vontatmánytömeg nem lépheti túl a 3500 kg-ot.
- 7.8. **A járművek összekapcsolási pontján a műszakilag megengedett terhelés és a vontatószerkezetek beépítési útmutatásai**
- 7.8.1. Olyan jármű összekapcsolási pontján, amely középtengelyes pótkocsi vontatására alkalmas, és műszakilag megengedett vontatmánytömege meghaladja a 3,5 tonnát, a függőleges terhelésnek a jármű műszakilag megengedett vontatmánytömegének legalább 10 %-ának vagy 1000 kg-nak kell lennie, amelyek közül mindig a kisebb érték mérvadó, hozzászámítva – gépjárműveknél a vontatók kivételével – a vonószerkezet tömegét, amennyiben ezt a gyártó felszerelte, vagy a vonószerkezet legnagyobb megengedett tömegét, ha a gyártó ezt nem szerelte fel.
- 7.8.2. Olyan jármű összekapcsolási pontján, amely középtengelyes pótkocsi vontatására alkalmas, és műszakilag megengedett vontatmánytömege nem haladja meg a 3,5 tonnát, a függőleges terhelésnek a jármű műszakilag megengedett össztömegének legalább 4 %-át vagy 25 kg-ot kell kitennie, miközben mindig a kisebb érték mérvadó, hozzászámítva – gépjárművek esetében a vontatók kivételével – a vonószerkezet tömegét, amennyiben ezt a gyártó felszerelte, vagy a vonószerkezet legnagyobb megengedett tömegét, ha a gyártó ezt nem szerelte fel.
- 7.8.3. Olyan jármű esetében, amelynek műszakilag megengedett össztömege nem haladja meg a 3,5 tonnát, a gyártónak a használati útmutatásban meg kell adnia a vonószerkezet járművön történő rögzítésének feltételeit.
- Ehhez tartozik a műszakilag megengedett legnagyobb függőleges terhelés a jármű összekapcsolási pontján, a vonószerkezet megengedett legnagyobb tömege, a vonószerkezet felerősítési pontjai a járművön és a vonószerkezet megengedett legnagyobb túlnyúlása.
- 7.9. **Hegymeneti elindulási képesség**
- Pótkocsit húzó járműnek a járműszerelvény megengedett legnagyobb terhelésével terhelve képesnek kell lennie öt perc leforgása alatt 12 %-os emelkedőn legalább ötször elindulni.
- 7.10. **A motorteljesítmény és a legnagyobb tömeg közti arány**
- A gépjárművek motorteljesítményének a járműszerelvény műszakilag megengedett össztömegére vonatkoztatva tonnánként legalább 5 kW-nak kell lennie. A motorteljesítményt a 80/1269/EGK irányelv<sup>(1)</sup> alapján mérik.
- 7.11. **A nem lérugós hajtott tengelyű jármű lérugós rendszerrel való egyenértékűségének feltételei**
- 7.11.1. A gyártó kérésére a műszaki szolgálat megvizsgálja hajtott tengely nem lérugós rendszerének lérugós rendszerrel való egyenértékűségét.
- Adott rugózási rendszer akkor tekinthető lérugós rendszerrel egyenértékűnek, ha teljesíti az alábbi feltételeket:
- 7.11.1.1. A rugózott tömeg hajtott tengely vagy tengelycsoport feletti rövid idejű, kis frekvenciájú, függőleges irányú szabadd lengési folyamatának mért frekvenciája és csillapítása teljes terhelésnél nem lépheti túl a 7.11.1.2–7.11.1.5. pontban meghatározott határértékeket.
- 7.11.1.2. Minden tengelyt hidraulikus lengéscsillapítóval kell felszerelni. Tengelycsoport esetében a hidraulikus lengéscsillapítókat úgy kell felszerelni, hogy a tengelycsoport lengése a legkisebb legyen.
- 7.11.1.3. A Dm közepes csillapítási aránynak rendes állapotban, azaz működőképes hidraulikus lengéscsillapítókkal a kritikus csillapításnak több mint 20 %-ának kell lennie.
- 7.11.1.4. Hidraulikus lengéscsillapító nélkül, illetve nem működő lengéscsillapítóval a rugózás D<sub>r</sub> csillapítási aránya nem lehet nagyobb, mint a D<sub>m</sub> 50 %-a.

(<sup>1</sup>) HL L 375., 1980.12.31., 46. o. A legutóbb a 89/491/EGK irányelvvel módosított irányelv (HL L 238., 1989.8.15., 43. o.).

7.11.1.5. A rugózott tömeg frekvenciája a hajtott tengely vagy tengelycsoport feletti rövid ideig tartó, függőleges irányú lengésfolyamatnál nem lehet nagyobb 2,0 Hz-nél.

7.11.1.6. A 7.11.2. pont tartalmazza a rugózás frekvenciájának és csillapításának meghatározásait. A 7.11.3 pont a frekvencia- és csillapítási értékek megállapításához szükséges vizsgálati eljárásokat írja le.

7.11.2. *A frekvencia és a csillapítás meghatározása*

E meghatározás alapja, hogy a hajtott tengely vagy tengelycsoport fölötti M rugózott tömeg (kg) a K newton/méter (N/m) rugómerevségtől és a C newtonmásodperc/per méter (N.s/m) csillapítási együtthatótól függő függőleges erővel terheli az út felületét. Z a rugózott tömeg függőleges elmozdulása. A rugózott tömeg szabadlengésének mozgásegyenlete a következő:

$$M \frac{d^2Z}{dt^2} + C \frac{dZ}{dt} + KZ = 0$$

A rugózott tömeg lengésének F frekvenciája (Hz):

$$F = \frac{1}{2\pi} \sqrt{\frac{K}{M} - \frac{C^2}{4M^2}}$$

A csillapítás kritikus, ha  $C = C_0$ ,

ahol

$$C_0 = 2\sqrt{KM}$$

A csillapítási arány a csillapítási együttható és a kritikus csillapítási együttható hányadosa,  $C/C_0$ .

A rugózott tömeg rövid idejű, függőleges szabadlengésének kitérése a 2. ábrán bemutatott lecsengő szinuszciklus alakú. A frekvencia az összes lengési ciklus lejátszódásához szükséges idő méréséből számítható. A csillapítás az egymást követő, azonos irányú amplitúdók méréséből határozható meg. Ha két egymást követő lengési ciklus amplitúdója  $A_1$  és  $A_2$ , akkor a D csillapítási arány egyenlete a következő:

$$D = \frac{C}{C_0} = \frac{1}{2\pi} \ln \frac{A_1}{A_2}$$

ahol „ln” a természetes logaritmus.

7.11.3. *A vizsgálat menete*

A hidraulikus lengéscsillapítóval szerelt futómű a  $D_m$  csillapítási arányának, az eltávolított lengéscsillapító esetében adódó  $D_r$  csillapítási aránynak, valamint a rugózás F frekvenciájának meghatározásához a terhelt járműnek vagy

- kis sebességgel ( $5 \pm 1$  km/h) át kell haladnia egy, az 1. ábra szerinti profilú 80 mm magasságú küszöbön; a frekvencia és a csillapítás meghatározásához azt a rövid idejű lengést kell vizsgálni, amely akkor keletkezik, miután a hajtott tengely kerekei lehajtottak a küszöbről; vagy
- a járművet az alvázánál fogva le kell húzni úgy, hogy a hajtott tengelyre nehezedő terhelés a legnagyobb statikus érték másfélszeresét tegye ki. Ezután a jármű lehúzását hirtelen megszüntetik, és az ekkor kialakuló lengést vizsgálják; vagy
- a járművet az alvázánál fogva fel kell emelni annyira, hogy a rugózott tömeg a hajtott tengely fölött 80 mm-rel megemelkedjen. Ezután a járműre ható emelőerőt hirtelen meg kell szüntetni, és az ekkor kialakuló lengést kell vizsgálni; vagy
- a járművet egyéb vizsgálati eljárásnak kell alávetni, amennyiben a gyártó a műszaki szolgálat számára igazolni tudja, hogy ezek az eljárások a fentiekkel egyenértékűek.

A járművön a hajtott tengely és az alváz közé, a tengely fölé függőlegesen lengésregisztráló készüléket kell felszerelni. Az első és a második összenyomás irányú amplitúdó közti időintervallum alapján meghatározható a csillapítási arány. Kettős hajtott tengelyek esetében mindegyik hajtott tengely és az alváz közé, a hajtott tengelyek fölé függőlegesen kell lengésregisztráló készülékeket elhelyezni.

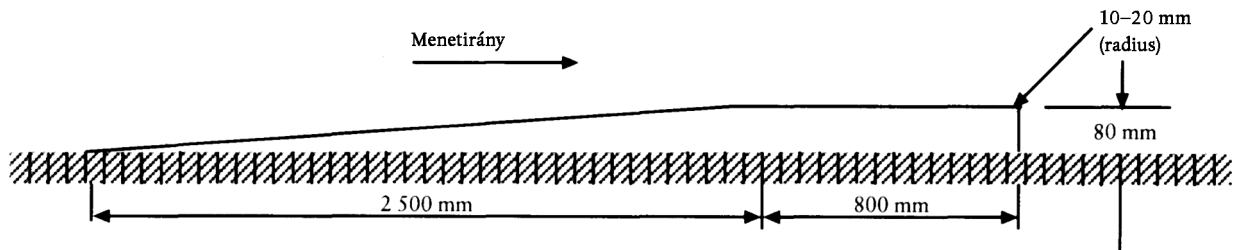


A gumiabroncsok nyomását a vizsgált jármű tömegének megfelelő, a gyártó által ajánlott értékre kell beállítani.

A rugózás egyenértékűségének vizsgálatakor a tengelyt vagy tengelycsoportot a műszakilag megengedett legnagyobb terheléssel kell terhelni; kisebb tengelyterhelésnél a rugózás egyenértékűsége feltételezhető.

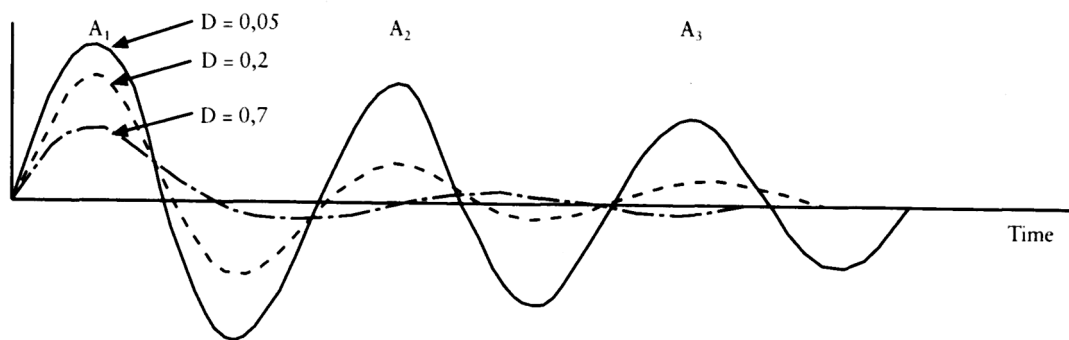
1. Ábra

## Küszöb a rugózás vizsgálatához



2. Ábra

## Rövid idejű, csillapodó szabadlengés



## II. MELLÉKLET

## .....SZÁMÚ ADATKÖZLŐ LAP

a 70/156/EGK tanácsi irányelv I. melléklete szerinti, a gépjárművek és pótkocsjaik egyes kategóriáinak tömegére és méreteire vonatkozó EK-típusjóváhagyás tekintetében

(Az Európai Parlament és a Tanács 97/27/EK irányelve)

A következő adatokat, szükség szerint, a mellékelt dokumentumok jegyzékével együtt, három példányban kell benyújtani. Az esetlegesen mellékelt rajzokat megfelelő részletességgel és méretarányban A4-es (210 x 297 mm) méretben vagy A4-es méretre hajtogatva kell csatolni. Az esetlegesen mellékelt fényképeknek az ábrázoltakat megfelelő részletességgel kell tartalmazniuk.

Amennyiben a rendszereknek, alkatrészeknek vagy önálló műszaki egységeknek elektronikus vezérlésük van, meg kell adni az ezek teljesítményeire vonatkozó adatokat.

0. ÁLTALÁNOS RÉSZ
- 0.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve): .....
- 0.2. Járműtípus: .....
- 0.2.1. Kereskedelmi jelölés(ek): .....
- 0.3. Típusazonosító ismertetőjelek, amennyiben azok fel vannak tüntetve a járművön <sup>(b)</sup>: .....
- 0.3.1. A jelölések helye: .....
- 0.4. Járműkategória <sup>(c)</sup>: .....
- 0.5. A gyártó neve és címe: .....
- 0.6. A hatóságilag előírt táblák és feliratok helye és rögzítésének módja: .....
- 0.6.1. Az alvázon: .....
- 0.6.2. A felépítményen: .....
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) címe(i): .....
1. A JÁRMŰ ÁLTALÁNOS SZERKEZETI JELLEMZŐI
- 1.1. Fényképek és/vagy rajzok egy jellemző járműről: .....
- 1.2. A teljes jármű méretarányos rajza: .....
- 1.3. A tengelyek és kerekek száma: .....
- 1.3.1. A két kerékkel ellátott tengelyek száma és helyzete: .....
- 1.3.2. A kormányzott tengelyek száma és helye: .....

## Lábjegyzetek:

Általánosan: Az ezen adatközlő lapon lévő rovatok számozása és a lábjegyzetek a 70/156/EGK irányelv I. mellékletében lévőkkel azonosak. Az ezen irányelv szempontjából lényegtelen rovatok ebben a felsorolásban nem szerepelnek.

(e) lábjegyzet: Az adatot úgy kell megadni, hogy a valódi érték a járműtípus minden műszaki konfigurációjára egyértelmű legyen.

(nd) lábjegyzet: ISO 612-1978-as szabvány 6.18.1. számú pont.

- 1.3.3. A hajtott tengelyek (száma, helye, kapcsolata): .....
- 1.4. Alváz (amennyiben van) (átfogó rajz): .....
- 1.6. A motor helye és elrendezése: .....
- 1.7. Vezetőfülke (motor feletti vezetőfülkés vagy motorházas) <sup>(6)</sup>: .....
- 1.9. Meg kell adni, hogy a járművet félpótkocsik vagy egyéb pótkocsik vontatására szánják, és hogy a pótkocsi félpótkocsi, vonórudas pótkocsi vagy középtengelyes pótkocsiról-e; amennyiben olyan járműről van szó, amelyet kifejezetten állandó hőmérsékleten tartott áruk szállítására terveztek, ezt az adatot is meg kell adni.
2. TÖMEGEK ÉS MÉRETEK <sup>(6)</sup> (kg-ban és mm-ben) (adott esetben rajzra hivatkozva)
- 2.1. Tengelytáv(ok) (teljes terhelésnél) <sup>(6)</sup>: .....
- 2.1.1. Félpótkocsiknál: .....
- 2.1.1.1. A királycsap tengelyvonala és a félpótkocsi hátsó vége közötti távolság: .....
- .....
- 2.1.1.2. A királycsap tengelyvonalának és a félpótkocsi elejének e tengelyvonalától legmesszebb eső pontjának távolsága: .....
- 2.1.1.3. A félpótkocsi tengelytávja az I. melléklet 7.6.1.2. pontjának meghatározása alapján: .....
- 2.2. Nyerges vontatóknál: .....
- 2.2.1. A királycsap kiszögellése (a nyergszerkezet középpontjának és a vontató hátsó tengelyének vízszintes távolsága) (legnagyobb és legkisebb; nem teljes járműveknél a megengedett értékek) <sup>(6)</sup>: .....
- 2.2.2. A (szabványos) nyereg legnagyobb magassága <sup>(6)</sup>: .....
- 2.3. Nyomtáv(ok) és szélesség(ek) .....
- 2.3.1. Az összes kormányzott tengely nyomtávja <sup>(6)</sup>: .....
- 2.3.2. Az összes többi tengely nyomtávja <sup>(6)</sup>: .....
- 2.3.3. A hátsó tengely legnagyobb szélessége: .....
- 2.4. A jármű méretei (mindent beleértve)
- 2.4.1. Felépítmény nélküli alváznál
- 2.4.1.1. Hosszúság <sup>(6)</sup>: .....
- 2.4.1.1.1. Megengedett legnagyobb hossz: .....
- 2.4.1.1.2. Megengedett legkisebb hossz: .....
- 2.4.1.2. Szélesség <sup>(6)</sup>: .....
- 2.4.1.2.1. Megengedett legnagyobb szélesség: .....
- 2.4.1.2.2. Megengedett legkisebb szélesség: .....
- 2.4.1.3. Magasság (menetkész állapotban) <sup>(6)</sup> (állítható magasságú felfüggesztés esetén jelölni kell a rendes menet-helyzetet): .....
- 2.4.1.4. Mellső kinyúlás <sup>(6)</sup>: .....
- 2.4.1.5. Hátsó kinyúlás <sup>(6)</sup>: .....
- 2.4.1.5.2. Az összekapcsolási pontban megengedett kinyúlás (legnagyobb és legkisebb érték) <sup>(6)</sup>: .....

- 2.4.1.8. A felépítmény és/vagy belső felszereltség és/vagy szerelvények és/vagy hasznos terhelés súlypontjának megengedett szélső helyzetei: .....
- 2.4.1.9. Tengelytávok (összetett tengelyek esetében): .....
- 2.4.2. Felépítményes alvázaknál
- 2.4.2.1. Hosszúság <sup>(6)</sup>: .....
- 2.4.2.1.1. A rakfelület hossza: .....
- 2.4.2.2. Szélesség <sup>(6)</sup>: .....
- 2.4.2.2.1. A falak vastagsága (kifejezeten az állandó hőmérsékleten tartott áruk szállítására tervezett járműveknél): ..
- 2.4.2.3. Magasság (menetkész állapotban) <sup>(6)</sup> (állítható magasságú felfüggesztés esetén jelölni kell a rendes menet-helyzetet): .....
- 2.4.2.4. Mellső kinyúlás <sup>(m)</sup>: .....
- 2.4.2.5. Hátsó kinyúlás <sup>(m)</sup>: .....
- 2.4.2.8. A hasznos teher súlypontjának megengedett szélsőséges helyzetei (egyenetlen terhelésnél): .....
- 2.4.2.9. Tengelytávok (összetett tengelyek esetében): .....
- 2.6. A menetkész jármű felépítménnyel és – vontató esetében az M1 kategóriától eltérő járműveknél – vonószerkezettel együtt mért tömege, vagy a vezetőfülkével szerelt alváz tömege, ha a jármű gyártója felépítményt és/vagy vonószerkezetet nem szerelte be (beleértve a hűtőfolyadékot, kenőanyagokat, hajtóanyagot, a szennyvizet kivételével minden egyéb folyadék 100 %-át, szerszámokat, pótkereket, járművezetőt, autóbuszoknál a kocsikísérőt (75 kg), ha a járműben kísérőülés van) <sup>(6)</sup> <sup>(6)</sup>: .....
- 2.6.1. Tömeg elosztása a tengelyekre, valamint félpótkocsik és középtengelyes pótkocsik esetében az összekapcsolási ponton jelentkező terhelés <sup>(6)</sup>: .....
- 2.7. Nem teljes jármű esetében a befejezett jármű legkisebb tömege a gyártó adatai szerint: .....
- 2.7.1. Tömeg elosztása a tengelyekre, valamint félpótkocsiknál és középtengelyes pótkocsiknál az összekapcsolási pontra eső függőleges terhelés: .....
- 2.8. A műszakilag megengedett össztömeg a gyártó adatai szerint <sup>(6)</sup> <sup>(6)</sup>: .....
- 2.8.1. Tömeg elosztása a tengelyekre, valamint félpótkocsiknál és középtengelyes pótkocsiknál az összekapcsolási pontra eső függőleges terhelés <sup>(6)</sup>: .....
- 2.9. Valamennyi tengely műszakilag megengedett legnagyobb tengelyterhelése <sup>(6)</sup>: .....
- 2.10. Valamennyi tengelycsoport műszakilag megengedett legnagyobb tengelyterhelése <sup>(6)</sup>: .....
- 2.11. A gépjármű műszakilag megengedett vontatmánytömege <sup>(6)</sup>: .....
- 2.11.1. Vonórudas pótkocsi: .....
- 2.11.2. Félpótkocsi: .....
- 2.11.3. Középtengelyes pótkocsi: .....
- 2.11.3.1. A vonószerkezet kinyúlása <sup>(6)</sup> és a tengelytáv megengedett legnagyobb aránya: .....
- 2.11.4. A járműszerelvény műszakilag megengedett össztömege: .....
- 2.11.6. A fékezetlen pótkocsi legnagyobb tömege: .....
- 2.12. Az összekapcsolási pontra eső műszakilag megengedett legnagyobb függőleges terhelés: .....
- 2.12.1. a járművön: .....

- 2.12.2. a félpótkocsin vagy középtengelyes pótkocsin: .....
- 2.13. A vonószerkezet megengedett legnagyobb tömege (amennyiben nem a gyártó szerelte fel): .....
- 2.14.1. A motorteljesítmény és a jármű műszakilag megengedett össztömegének aránya (kW/kg) (ez ezen irányelv I. mellékletének 7.10 pontjában meghatározottak szerint): .....
- 2.16. Tervezett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési legnagyobb megengedett tömeg (választható: ha megadják ezeket az értékeket, akkor a IV. melléklet követelményeinek megfelelően ezeket ellenőrizni kell) <sup>(1)</sup>: .....
- 2.16.1. Tervezett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési legnagyobb megengedett tömeg terhelt állapotban (minden műszaki konfigurációra több érték adható meg) <sup>(1)</sup>: .....
- 2.16.2. Tervezett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési legnagyobb megengedett tengelyterhelés minden tengelyen, terhelt állapotban, félpótkocsiknál vagy középtengelyes pótkocsiknál pedig az összekapcsolási pontra eső tervezett függőleges terhelés a gyártó adatai alapján, ha ez kisebb, mint az összekapcsolási pontra eső műszakilag megengedett függőleges terhelés (minden műszaki konfigurációra több érték adható meg) <sup>(1)</sup>: ...
- 2.16.3. Tervezett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési legnagyobb megengedett tengelyterhelés minden tengelycsoporton (minden műszaki konfigurációra több érték adható meg) <sup>(1)</sup>: .....
- 2.16.4. Tervezett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési legnagyobb megengedett vontatmánytömeg (minden műszaki konfigurációra több érték adható meg) <sup>(1)</sup>: .....
- 2.16.5. A járműszerelvénnyel tervezett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési legnagyobb megengedett tömege (minden műszaki konfigurációra több érték adható meg) <sup>(1)</sup>: .....
5. TENGELYEK
- 5.1. A tengelyek leírása: .....
- 5.2. Gyártmány: .....
- 5.3. Típus: .....
- 5.4. Felemelhető tengely(ek): .....
- 5.4.1. A tengely helye, gyártmánya és típusa: .....
- 5.5. Terhelésátcsoportosító tengely(ek): .....
- 5.5.1. A tengely helye, gyártmánya és típusa: .....
6. FELFÜGGESZTÉS
- 6.1. A kerékfelfüggesztés elrendezésének rajza: .....
- 6.2. Minden tengely, tengelycsoport vagy minden kerék felfüggesztésének módja és kivitele: .....
- 6.2.1. Szintszabályozás: igen/nem
- 6.2.3. A hajtott tengely(ek) légrugózása: igen/nem
- 6.2.3.1. A hajtott tengely(ek) légrugózással egyenértékű rugózása: igen/nem
- 6.2.3.2. A rugózott tömeg függőleges lengésének frekvenciája és csillapítása: .....
- 6.3. A felfüggesztés rugóinak jellemzői (szerkezet-, anyag- és méretjellemzők): .....
- 6.4. Stabilizátorok: igen/nem
- 6.5. Lengéscsillapítók: igen/nem

<sup>(1)</sup> A 2.16.1–2.16.5. pont alapján nem zárható ki, hogy a nemzeti jóváhagyó hatóságok egyéb megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési terheléseket fogadnak el.

- 6.6. GUMIABRONCSOK ÉS KEREKEK
- 6.6.1. Gumiabroncs-/kerékkombináció(k) (gumiabroncsok méretjelöléseit, a minimális terhelhetőség jelzőszámát és a minimális sebességkategória jelölését, kerekek esetében pedig meg kell adni a keréktárcsa méretét (méreteit) és a felfekvési felület eltérését (eltérései) a középvnaltól) <sup>(9)</sup>: .....
- 6.6.1.1. 1. tengely: .....
- 6.6.1.2. 2. tengely: .....
- stb.
- 6.6.3. A gyártó által ajánlott gumiabroncsnyomás(ok): ..... kPa) <sup>(6)</sup>
8. FÉKEK
- 8.3. Pótkocsik vontatására alkalmas járművek fékrendszereinek vezérlő és energiaátvivő berendezései: .....
9. FELÉPÍTMÉNY
- 9.1. A felépítmény típusa: .....
- 9.10.3. Ülések: .....
- 9.10.3.1. Száma: .....
- 9.10.3.2. Helye és elrendezése: .....
- 9.17. Hatóságilag előírt táblák: .....
- 9.17.1. A hatóságilag előírt táblák és feliratok, valamint az alvászám helyét szemléltető fényképek és/vagy rajzok:
- 9.17.2. A táblák és feliratok hivatalos részéről készített fényképek és/vagy rajzok (teljes körű példa, méretadatokkal): .....
11. A VONTATÓ JÁRMŰ ÉS A PÓTKOCSI VAGY FÉLPÓTKOCSI KÖZTI CSATLAKOZÁSOK
- 11.1. A felszerelt vagy felszerelendő vonószerkezet kategória-megjelölése és típusa: .....
- 11.2. A felszerelt vonószerkezet(ek) D, U, S és V jellemző értékei, vagy a felszerelendő vonószerkezet(ek) legkisebb D, U, S és V jellemző értékei: ..... daN
- 11.3. A gyártó előírásai a vonószerkezet-típusok felerősítésére vonatkozóan, a járművön lévő rögzítési pontok fényképei vagy rajzai, valamint egyéb kiegészítő adatok, amennyiben a vonószerkezet felhasználása különleges járműtípusokra korlátozódik: .....
- 11.4. Adatok az esetleg felszerelendő vonóbakokról vagy szerelőlapokról: .....
13. AUTÓBUSZOK KIEGÉSZÍTŐ ADATAI
- 13.1. Autóbuszosztály: .....
- 13.2. Állóhelyek száma: .....
- 13.3. Az utasok és a kocsikísérő ülőhelyeinek száma: .....
- 13.3.1. Kocsikísérő-ülés: igen/nem <sup>(1)</sup>

(1) A nem megfelelő rész törölendő.

- 13.6. A csomagtartó mérete: ..... m<sup>3</sup>  
 13.7. A tető csomagszállításra alkalmas felülete: ..... m<sup>2</sup>

#### TEREPJÁRÓ JÁRMŰVEK KIEGÉSZÍTŐ ADATAI

- 2.4.1. Felépítmény nélküli alváznál  
 2.4.1.4.1. Megközelítési szög (na): ..... fok  
 2.4.1.5.1. Elhagyási szög (nb): ..... fok  
 2.4.1.6. Szabad magasság (a 70/156/EKG irányelv II. melléklet A részének 4.5 pontja alapján)  
 2.4.1.6.1. A tengelyek között: .....  
 2.4.1.6.2. Az első tengely(ek) alatt: .....  
 2.4.1.6.3. A hátsó tengely(ek) alatt: .....  
 2.4.1.7. Terepszög (nc): ..... fok  
 2.4.2. Felépítményes alváznál  
 2.4.2.4.1. Megközelítési szög (na): ..... fok  
 2.4.2.5.1. Elhagyási szög (nb): ..... fok  
 2.4.2.6. Szabad magasság (a 70/156/EKG irányelv II. melléklet A részének 4.5 pontja alapján):  
 2.4.2.6.1. A tengelyek között: .....  
 2.4.2.6.2. Az első tengely(ek) alatt: .....  
 2.4.2.6.3. A hátsó tengely(ek) alatt: .....  
 2.4.2.8. Terepszög (nc): ..... fok  
 2.15. Hegymeneti elindulási képesség (szóló jármű ..... százalék)  
 4.9. Differenciálzár: igen/nem/választható <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> A nem megfelelő rész törlendő.

## III. MELLÉKLET

## MINTA

Legnagyobb méret: A4 (210 x 297 mm)

## JÁRMŰTÍPUSOK EK-TÍPUSBIZONYÍTVÁNYA

(jármű)

A jóváhagyó hatóság pecsétje

Értesítés a járműtípus

- típusjóváhagyásáról,
- típusjóváhagyása kiterjesztéséről<sup>(1)</sup>,
- típusjóváhagyása megtagadásáról<sup>(1)</sup>,
- típusjóváhagyása visszavonásáról<sup>(1)</sup>,

a gépjárművek és pótkocsijaik tömegéről és méreteiről, valamint a 70/156/EKG irányelv módosításáról szóló 97/27/EK irányelv alapján.

A típusjóváhagyás száma: .....

A kiterjesztés indoka: .....

## I. SZAKASZ

- 0.1. Gyártmány (a gyártó kereskedelmi neve): .....
- 0.2. Jármű típusa: .....
- 0.2.1. Kereskedelmi jelölés(ek): .....
- 0.3. Típusazonosító ismertetőjelek, ha jelölve vannak a járművön: .....
- 0.3.1. E jelölés helye: .....
- 0.4. A jármű kategóriája: .....
- 0.5. A gyártó neve és címe: .....
- A jármű utolsó gyártási lépcsőjét végző gyártó neve és címe: .....
- .....
- 0.8. Az összeszerelő üzem(ek) címe(i): .....

<sup>(1)</sup> A nem megfelelő rész törlendő.



## II. SZAKASZ

1. Kiegészítő adatok (ha vannak): lásd a függelék
  2. A vizsgálatok elvégzéséért felelős műszaki szolgálat: .....
  3. A vizsgálati jelentés kelte: .....
  4. A vizsgálati jelentés száma: .....
  5. Megjegyzések (ha vannak): lásd a függelék
  6. Hely: .....
  7. Dátum: .....
  8. Alíráás: .....
  9. A jóváhagyó hatóságnál elhelyezett információs csomag jegyzéke mellékelve van; ezek kívánság esetén megkaphatók.
-

## Függelék

a... számú EK-típusbizonyítványhoz

gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáinak a 97/27/EK irányelv szerinti EK-típusjóváhagyásával kapcsolatosan

1. Kiegészítő adatok
  - 1.0. A méretek túllépik a 97/27 ... /EK irányelv I. melléklet 7.3 pontjában, meghatározott megengedett legnagyobb méreteket az említett irányelv 3. és 7. cikke szerint: igen/nem <sup>(1)</sup>
  - 1.1. Hosszúság (teljes): ... mm (teljes vagy befejezett jármű)
    - 1.1.1. A rakfelület hossza
    - 1.1.2. A királycsap és a félpótkocsi legelejének tetszőleges pontja közti távolság
    - 1.1.3. A királycsap és a félpótkocsi hátsó része közti távolság
  - 1.2. Szélesség (teljes): ... mm (teljes vagy befejezett jármű)
  - 1.3. Magasság (teljes): ... mm (teljes vagy befejezett jármű)
  - 1.4. Megengedett legnagyobb hosszúság: ... mm (nem teljes jármű)
  - 1.5. Megengedett legnagyobb szélesség: ... mm (nem teljes jármű)
  - 1.6. A felépítmény és/vagy belső felszerelés és/vagy szerelvények és/vagy hasznos terhelés súlypontjának megengedett szélső helyzetei (nem teljes jármű vagy egyenetlen terhelés)
  - 1.7. A jármű tömege menetkész állapotban <sup>(2)</sup>
    - 1.7.1. A jármű műszakilag megengedett össztömege <sup>(2)</sup>: ... kg
  - 1.9. Műszakilag megengedett legnagyobb tengelyterhelések <sup>(2)</sup>
    - 1.9.1. Első tengely: ... kg  
Második tengely <sup>(1)</sup>: ... kg  
Harmadik tengely <sup>(1)</sup>: ... kg  
Negyedik tengely <sup>(1)</sup>: ... kg  
Ötödik tengely <sup>(1)</sup>: ... kg
    - 1.11. Tengelycsoportok műszakilag megengedett legnagyobb tengelyterhelése
      - 1.11.1. Első tengelycsoport: ... kg  
Második tengelycsoport <sup>(1)</sup>: ... kg
    - 1.13. A járműszerelvény műszakilag megengedett össztömege
    - 1.14. Felemelhető tengelyek
    - 1.15. Terhelésátcsoportosító tengelyek
    - 1.17. A gépjármű műszakilag megengedett legnagyobb vontatmánytömege <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>
      - 1.17.1. Vonórudas pótkocsi <sup>(1)</sup>
      - 1.17.2. Félpótkocsi <sup>(1)</sup>
      - 1.17.3. Középtengelyes pótkocsi <sup>(1)</sup>
      - 1.17.4. Fékezetlen pótkocsi <sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> A nem megfelelő rész törölendő.<sup>(2)</sup> Az adatot úgy kell megadni, hogy a valódi érték a járműtípus minden műszaki konfigurációjára egyértelmű legyen.

- 1.18. Műszakilag megengedett legnagyobb függőleges terhelés a gépjármű, illetve félpótkocsi vagy középtengelyes pótkocsi összekapcsolási pontján <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>: ... kg
- 1.19. A vonószerkezet megengedett legnagyobb tömege (ha nem a gyártó szerelte fel): ... kg
- 1.20. Tervezett megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömeg <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup>
- 1.20.1. Tervezett megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömeg terhelt állapotban (minden műszaki konfigurációra több adat lehetséges) <sup>(2)</sup>
- 1.20.2. Tervezett megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tengelyterhelések terhelt állapotban, félpótkocsiknál vagy középtengelyes pótkocsiknál tervezett függőleges terhelés az összekapcsolási ponton a gyártó adatai alapján, ha ez kisebb, mint a műszakilag megengedett függőleges terhelés az összekapcsolási ponton (minden műszaki konfigurációra több adat lehetséges) <sup>(2)</sup>
- 1.20.3. Tervezett megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tengelyterhelés minden tengelycsoporton (minden műszaki konfigurációra több adat lehetséges) <sup>(2)</sup>
- 1.20.4. Tervezett megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési vontatmánytömeg (minden műszaki konfigurációra több adat lehetséges) <sup>(2)</sup>
- 1.20.5. A járműszerelvény tervezett megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömege (minden műszaki konfigurációra több adat lehetséges) <sup>(2)</sup>
- 1.21. A hajtott tengely légrugózott: igen/nem <sup>(1)</sup>
- 1.22. A hajtott tengely légrugózással egyenértékű rugózású: igen/nem <sup>(1)</sup>
- 1.23. Terepjáró jármű: igen/nem <sup>(1)</sup>
- 1.24. Az utasok száma
- 1.24.1. Az ülések száma <sup>(2)</sup>
- 1.24.2. Az M2 vagy M3 kategóriába tartozó járművek állóhelyeinek száma <sup>(2)</sup>
- 1.25. A járművön lévő vonószerkezet felerősítési pontjairól készített fényképek és rajzok

---

<sup>(1)</sup> A nem megfelelő rész törlendő.

<sup>(2)</sup> Az adatot úgy kell megadni, hogy a valódi érték a járműtípus minden műszaki konfigurációjára egyértelmű legyen.

<sup>(3)</sup> Csak akkor kell kitölteni, ha ezeket az adatokat az adatközlő lap tartalmazza.

## IV. melléklet

E melléklet a tagállamokban „megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömeg” meghatározásának a 4. cikkben említett egységes eljárását, valamint az 5. cikk által meghatározott, a terhelésátcsoportosító tengelyekkel és a felemelhető tengelyekkel kapcsolatos egységes műszaki követelmények leírását tartalmazza.

**1. Fogalom meghatározások**

A 4. cikk módosításáig, amelynek célja a megengedett legnagyobb tömegek harmonizált értékeinek bevezetése, az alább felsorolt meghatározások alkalmazandók. E melléklet alkalmazásában:

- 1.0. „*Osztthatatlan rakomány*”: olyan rakomány, amely közúti fuvarozás céljából, aránytalan költségárfordítás vagy sérülés kockázata nélkül nem osztható két vagy több részre, és amely tömege vagy méretei miatt nem fuvarozható olyan járművön, amelynek tömeg- és méretadatai az adott tagállamban érvényes, megengedett legnagyobb értékeknek megfelelnek.
- 1.1. „*A terhelt jármű megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömege*”: a jármű terhelt állapotban lévő legnagyobb tömege, amellyel adott tagállamban a gyártó kérelmére a járművet nyilvántartásba vehetik, illetve forgalomba helyezhetik.
  - 1.1.1. A járműtípus minden műszaki konfigurációjához, amelyet a II. melléklet adatközlő lapján megadott lehetséges értékek egy csoportja határoz meg, a jármű gyártója a típusjövahagyás időpontjában ezen irányelv értelmében több, a terhelt járműre vonatkozó tervezett megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömeget is megadhat, úgy, hogy ezeket a jövahagyó hatóság, mindenekelőtt a 2. pont követelményei alapján megvizsgálhassa.
  - 1.1.2. A tagállamok hatóságai a saját országukra érvényes módon határozzák meg a terhelt járműre vonatkozó megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömeget, a következő alapelveknek megfelelően:
    - a meghatározásnak megfelelően a járműtípus adott műszaki konfigurációjához, amelyet a II. melléklet adatközlő lapjában megadott lehetséges értékek egy csoportja határoz meg, csak egyetlen, a terhelt jármű megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömegére vonatkozó érték rendelhető hozzá,
    - a terhelt jármű megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömege az a legnagyobb tömeg, mely kisebb vagy egyenlő, mint a műszakilag megengedett össztömeg és a tagállamban érvényes, megengedett legnagyobb járműtömeg (vagy a gyártó által kérelmezett és a tagállam hatósága által engedélyezett kisebb tömeg), amely megfelel a 2. pont követelményeinek.

Ez nem érinti a tagállamoknak azt a lehetőségét, hogy osztthatatlan rakományok vagy bizonyos nemzeti szállítási műveletek részére, ha ez nem befolyásolja jelentősen a nemzetközi fuvarozási szektoron belüli versenyt, a jármű műszakilag megengedett össztömegére vonatkozó előírások betartásával nagyobb tömeget is engedélyzhessenek.

- 1.1.3. A 70/156/EGK irányelv IV. mellékletében felsorolt külön irányelvek alkalmazásával a tagállamok előírhatják, hogy a jármű feleljen meg az irányelvek járműkategóriára vonatkozó meghatározásainak, amely a járműkategória a 70/156/EGK irányelv IV. melléklete szerint a terhelt jármű megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömegének tényleges értékéhez, középtengelyes pótkocsik és félpótkocsik esetében pedig a tengelyterhelésnek megfelelő tömeg tényleges értékéhez van hozzárendelve, amikor a terhelt jármű a megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömegével van terhelve.
- 1.1.4. A tagállamok megkövetelhetik, hogy a terhelt jármű megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömege ne függjön a felszerelt gumiabroncsoktól.
- 1.2. „*A tengely tagállamon belüli megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési terhelése*”: a tagállam hatóságai által megadott, terhelt tengelyre ható legnagyobb terhelés, amellyel a jármű a gyártó kérelmére az adott tagállamban nyilvántartásba vehető, illetve forgalomba helyezhető.
  - 1.2.1. A járműtípus minden műszaki konfigurációjához, amelyet a II. melléklet adatközlő lapján megadott lehetséges értékek egy csoportja határoz meg, a járműgyártó a típusjövahagyás időpontjában, ezen irányelv értelmében több tervezett megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési terhelést is megadhat, úgy, hogy ezeket a jövahagyó hatóság, mindenekelőtt a 2. pont követelményei alapján, megvizsgálhassa.
  - 1.2.2. A tagállamok hatóságai a saját országukra érvényes módon határozzák meg az egy tengelyre vonatkozó megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési terhelést, a következő alapelveknek megfelelően:

- a meghatározásnak megfelelően, a járműtípus adott műszaki konfigurációjához, amelyet a II. melléklet adatközlő lapjában megadott lehetséges értékek adatcsoportja határoz meg, minden tengelyhez csak egyetlen megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési terhelésre vonatkozó érték rendelhető hozzá,
- egy tengely megengedett legnagyobb nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési terhelése az a legnagyobb terhelés, amely kisebb vagy egyenlő, mint a műszakilag megengedett legnagyobb tengelyterhelés és az e tagállamban érvényes, erre a tengelyre vonatkozó megengedett tengelyterhelés (vagy a gyártó által kérelmezett és a tagállam hatósága által engedélyezett kisebb tengelyterhelés), amely megfelel a 2. pont követelményeinek.

Ez nem érinti a tagállamoknak azt a lehetőségét, hogy oszthatatlan rakományok vagy bizonyos nemzeti szállítási műveletek részére, ha ez nem befolyásolja jelentősen a nemzetközi fuvarozási szektoron belüli versenyt, a tengely műszakilag megengedett tengelyterhelésére vonatkozó előírások betartásával nagyobb tengelyterhelést is engedélyzhessenek.

1.2.3. A tagállamok megkövetelhetik, hogy a nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tengelyterhelés ne függjön a felszerelt gumiabroncsoktól.

1.3. „Egy tengelycsoport adott tagállamon belüli megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési terhelése”: a tagállam hatóságai által megadott, terhelt tengelycsoportra ható legnagyobb terhelés, amellyel a jármű gyártójának kérelmére a tagállamban nyilvántartásba vehető, illetve forgalomba helyezhető.

1.3.1. A járműtípus minden műszaki konfigurációjához, amelyet a II. melléklet adatközlő lapján megadott lehetséges értékek egy csoportja határoz meg, a járműgyártó a típusjövahagyás időpontjában, ezen irányelv értelmében több tervezett megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tengelyterhelést is megadhat a tengelycsoportra vonatkozóan úgy, hogy ezeket a jövahagyó hatóság, mindenekelőtt a 2. pont követelményei alapján megvizsgálhassa.

1.3.2. A tagállamok hatóságai a saját országukra érvényes módon határozzák meg a tengelycsoportra vonatkozó megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési terhelést, a következő alapelveknek megfelelően:

- a meghatározásnak megfelelően, a járműtípus adott műszaki konfigurációjához, amelyet a II. melléklet adatközlő lapjában megadott lehetséges értékek adatcsoportja határoz meg, minden tengelycsoporthoz csak egyetlen megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési terhelésre vonatkozó érték rendelhető hozzá,
- a tengelycsoport megengedett legnagyobb nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési terhelése az a legnagyobb terhelés, amely kisebb vagy egyenlő, mint a tengelycsoport műszakilag megengedett legnagyobb terhelése és a tagállamban érvényes, erre a tengelycsoportra vonatkozó megengedett legnagyobb tengelyterhelés (vagy a gyártó által kérelmezett és a tagállam hatósága által engedélyezett kisebb tengelyterhelés), amely megfelel a 2. pont követelményeinek.

Ez nem érinti a tagállamoknak azt a lehetőségét, hogy oszthatatlan rakományok, vagy bizonyos nemzeti szállítási műveletek részére, ha ez nem befolyásolja jelentősen a nemzetközi fuvarozási ágazaton belüli versenyt, a tengelycsoport műszakilag megengedett tengelyterhelésére vonatkozó előírások betartásával nagyobb tengelyterhelést is engedélyzhessenek.

1.3.3. A tagállamok megkövetelhetik, hogy a tengelycsoport nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tengelyterhelése ne függjön a felszerelt gumiabroncsoktól.

1.4. „A jármű adott tagállamon belüli megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési vontatmánytömege”: az a tagállam hatóságai által megadott legnagyobb tömeg, amelyet a gépjármű vontathat, és amellyel a jármű gyártójának kérelmére a tagállamban nyilvántartásba vehető, illetve forgalomba helyezhető.

1.4.1. A járműtípus minden műszaki konfigurációjához, amelyet a II. melléklet adatközlő lapján megadott lehetséges értékek egy csoportja határoz meg, a járműgyártó a típusjövahagyás időpontjában, ezen irányelv értelmében több tervezett megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési vontatmánytömeget is megadhat úgy, hogy ezeket a jövahagyó hatóság, mindenekelőtt a 2. pont követelményei alapján megvizsgálhassa.

1.4.2. A tagállamok hatóságai a saját országukra érvényes módon határozzák meg az adott járműre vonatkozó megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési vontatmánytömeget, a következő alapelveknek megfelelően:

- a meghatározásnak megfelelően, a járműtípus adott műszaki konfigurációjához, amelyet a II. melléklet adatközlő lapjában megadott lehetséges értékek adatcsoportja határoz meg, csak egyetlen megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési vontatmánytömege vonatkozó érték rendelhető hozzá,
- a megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési vontatmánytömeg az a legnagyobb tömeg, amely kisebb vagy egyenlő, mint a műszakilag megengedett legnagyobb vontatmánytömeg és a tagállamban érvényes megengedett vontatmánytömeg (vagy a gyártó által kérelmezett és a tagállam hatósága által engedélyezett kisebb tömeg), amely megfelel a 2. pont követelményeinek.

Ez nem érinti a tagállamok lehetőségét, hogy oszthatatlan rakományok vagy bizonyos nemzeti szállítási műveletek részére, ha ez nem befolyásolja jelentősen a nemzetközi fuvarozási szektoron belüli versenyt, a műszakilag megengedett legnagyobb vontatmánytömegre a vonatkozó előírások betartásával nagyobb vontatmánytömeget is engedélyezhessenek.

- 1.5. „Terhelt járműszerelvény adott tagállamon belüli megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömege”: a tagállam hatóságai által megadott legnagyobb tömeg, amellyel a járműszerelvény a járműgyártó kérelmére a tagállamban nyilvántartásba vehető, illetve forgalomba helyezhető.
- 1.5.1. A járműtípus minden műszaki konfigurációjához, amelyet a II. melléklet adatközlő lapján megadott lehetséges értékek adatszoportja határoz meg, a járműgyártó a típusjóváhagyás időpontjában, ezen irányelv értelmében több tervezett megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömeget is megadhat a járműszerelvényre vonatkozóan úgy, hogy ezeket a jóváhagyó hatóság, mindenekelőtt a 2. pont követelményei alapján, megvizsgálhassa.
- 1.5.2. A tagállamok hatóságai a saját országukra érvényes módon határozzák meg a terhelt járműszerelvényre vonatkozó megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömeget, a következő alapelveknek megfelelően:
  - a meghatározásnak megfelelően a járműtípus adott műszaki konfigurációjához, amelyet a II. melléklet adatközlő lapjában megadott lehetséges értékek adatszoportja határoz meg, csak egyetlen érték rendelhető, amely a terhelt járműszerelvény megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömegére vonatkozik. A államban érvényes gyakorlatnak megfelelően azonban a terhelt járműszerelvény megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömege a járműszerelvény előírányzott tengelyeinek számától függően különböző lehet, és függhet az előírányzott járműszerelvény egyéb jellemzőitől is, mint például az előírányzott szállítási módtól (pl.: ISO 40 láb hosszú konténer kombinált forgalomban stb.),
  - a terhelt járműszerelvény megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömege az a legnagyobb tömeg, amely kisebb vagy egyenlő, mint a műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg és a tagállamban érvényes, megengedett járműtömeg (vagy a gyártó által kérelmezett és a tagállam hatósága által engedélyezett kisebb tömeg), amely megfelel a 2. pont követelményeinek.

Ez nem érinti a tagállamoknak azt a lehetőségét, hogy oszthatatlan rakományok, vagy bizonyos nemzeti szállítási műveletek részére, ha ez nem befolyásolja jelentősen a nemzetközi fuvarozási szektoron belüli versenyt, a járműszerelvény műszakilag megengedett össztömegére vonatkozó előírások betartásával nagyobb tömeget is engedélyezhessenek.

## 2. A megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömegek, illetve terhelések meghatározása

- 2.1. A tagállamok hatóságai által megengedett különböző nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömegek, illetve terhelések megállapítására az I. melléklet 7.4. pontjának meghatározásai alkalmazandók. E pont M, mi,  $\mu$ i, TM és MC jelölései a terhelt állapotban lévő jármű megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömegét, a tengelyek megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési terhelését „i” indexszel az egyes tengelyre, „j” indexszel pedig a tengelycsoportra vonatkozóan a megengedett legnagyobb nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési vontatmánytömeget, illetve a terhelt járműszerelvény megengedett legnagyobb tömegét jelölik.
- 2.2. A gépjármű megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési vontatmánytömegének meghatározása:
  - 2.2.1. Pótkocsi vontatására alkalmas gépjármű megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési vontatmánytömegére, függetlenül attól, hogy vontatóról van-e szó, a következőkben felsoroltak közül a legkisebb érték érvényes:
    - a) a műszakilag megengedett vontatmánytömeg, amely a jármű konstrukcióján és teljesítményén és/vagy a mechanikus vonószerkezet szilárdságán alapszik;
    - b) azoknál a járműveknél, amelyek kizárólag üzemi fék nélküli pótkocsik vontatására alkalmasak: a menetkész jármű tömegének a fele, de legfeljebb 0,750 tonna;
    - c) a legfeljebb 3,5 tonna tömegű járműveknél, amelyek kizárólag üzemi fékkel felszerelt pótkocsik vontatására alkalmasak: a terhelt jármű megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömege, vagy terepjáró járműveknél (lásd az I. melléklet 7.5. pontját) e tömeg másfélszerese, de legfeljebb 3,5 tonna;
    - d) 3,5 tonnánál nagyobb tömegű járműveknél, amelyek kizárólag ráfutófékkel rendelkező pótkocsik vontatására alkalmasak: 3,5 tonna;
    - e) 3,5 tonnánál nagyobb tömegű járműveknél, amelyek átmenő fékberendezéssel felszerelt pótkocsik vontatására alkalmasak: a terhelt jármű megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési tömegének másfélszerese;

ebben az esetben a 96/53/EK irányelv valamennyi vonatkozó műszaki követelményét be kell tartani.

Az 1.4. ponttól eltérően az olyan járművekre, amelyek több mint egy, a b), c), d) és e) pontokban meghatározott pótkocsitípus vontatására alkalmasak, a járműtípus minden műszaki konfigurációjára legfeljebb három, eltérő megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési vontatmánytömeg határozható meg, amelyek a gépjármű fékcsatlakozásának jellegéhez igazodnak: egy az üzemi fék nélküli pótkocsikra, egy a ráfutófékkal felszerelt pótkocsikra és egy az átmenő fékkel felszerelt pótkocsikra vonatkozóan. Ezek a tömegek a b), c), d) illetve e) pontnak megfelelően kerülnek meghatározásra.

A gyártó kérésére a tagállamok elfogadhatnak a fenti módon meghatározott tömegeknél kisebb értékeket is.

**3. A felemelhető vagy terhelésátcsoportosító tengelyek járműveken történő alkalmazásával kapcsolatos műszaki követelmények (I. melléklet 2.14-2.16. pont)**

- 3.1. A járműveken több felemelhető vagy terhelésátcsoportosító tengely megengedett.
- 3.2. Olyan járműveknél, melyek egy vagy több felemelhető vagy terhelésátcsoportosító tengellyel (I. melléklet 2.14-2.16. pont) vannak felszerelve, biztosítani kell, hogy a tengelyek és tengelycsoportok megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési terhelése menet közben – kivéve a 3.5. pontban említett üzemeltetési körülményeket – ne kerüljön túllépésre. Ehhez a felemelhető vagy a terhelésátcsoportosító tengelynek önműködően le kell ereszkednie, ha a tengelycsoport legközelebbi tengelyén/tengelyein, vagy a gépjármű első tengelyein a tengelyterhelés eléri a megengedett nyilvántartásba vételi/forgalomba helyezési terhelést.
- 3.3. A vezetőfülkében egy, illetve több sárga ellenőrzőlámpának kell tájékoztatni a vezetőt arról, hogy a gépjármű felemelhető tengelye(i)/terhelésátcsoportosító tengelye(i) be van(nak) emelve.
- 3.4. A járművön az irányelv alapján felszerelt emelőberendezéseket, valamint üzemeltetésükhöz szükséges rendszereket úgy kell kialakítani és beépíteni, hogy védve legyenek a szakszerűtlen használattól és szakszerűtlen beavatkozásoktól.
- 3.5. A gépjárművek síkos úton történő elindulásával kapcsolatosan támasztott követelmények
  - 3.5.1. A 3.2 ponttól eltérően, a gépjárművek vagy járműszerelvények síkos úton történő indulásának megkönnyítése és a megfelelő abroncs tapadás növelése érdekében a gépjármű vagy félpótkocsi felemelhető vagy terhelésátcsoportosító tengelyét is működésbe hozhatja az emelőberendezés azért, hogy a gépjármű hajtott tengelyére nehezedő terhelés megnövekedjék; mindazonáltal a következő feltételeket figyelembe kell venni:
    - a jármű minden egyes tengelyére nehezedő tengelyterhelés legfeljebb 30 %-kal lehet nagyobb, mint a tagállamban érvényes mindenkori megengedett tengelyterhelés, amennyiben ezáltal nem lépi túl a gyártó által erre a különleges esetre megadott értéket,
    - az első tengelyen megmaradó tengelyterhelésnek megfelelő tömegnek nagyobbnak kell maradnia, mint nulla (ez azt jelenti, hogy hátra hosszan kinyúló, terhelhető hátsó tengellyel felszerelt járművek nem billenhetnek hátra),
    - a felemelhető, illetve a terhelésátcsoportosító tengelyt csak speciális vezérlőberendezéssel szabad működtetni,
    - a gépjármű indulása után a tengelyt automatikusan ismét le kell süllyeszteni vagy meg kell terhelni, miután a jármű elérte a 30 km/h sebességet.