

32003L0019

2003.3.26.

AZ EURÓPAI UNIÓ HIVATALOS LAPJA

L 79/6

**A BIZOTTSÁG 2003/19/EK IRÁNYELVE
(2003. március 21.)**

a gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáinak tömegéről és méreteiről szóló 97/27/EK tanácsi irányelvnek a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazításáról

(EGT vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

1. cikk

tekintettel a legutóbb a 2001/116/EK bizottsági irányelvvel ⁽¹⁾ módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik típusjóváahagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv ⁽²⁾ és különösen annak 13. cikke (2) bekezdésére,

A 97/27/EK irányelv I–IV. melléklete ezen irányelv mellékletének megfelelően módosul.

2. cikk

mivel:

(1) A 2001/85/EK irányelvvel ⁽³⁾ módosított, a gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáinak tömegéről és méreteiről, valamint a 70/156/EGK irányelv módosításáról szóló, 1997. július 22-i 97/27/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽⁴⁾ egyike a 70/156/EGK irányelvben megállapított EK-típusjóváahagyási eljárás szerinti külön irányelveknek. Ezért a 70/156/EGK irányelvnek a járműrendszerrel, alkatrészekkel és az önálló műszaki egységekkel kapcsolatos rendelkezéseit a 97/27/EK irányelvre is alkalmazni kell.

(1) 2003. október 1-jétől kezdődő hatállyal az ezen irányelvvel módosított 97/27/EK irányelv követelményeinek megfelelő járművek esetében a tagállamok a tömeg és a méretek alapján:

(2) A 97/27/EK irányelv alkalmazása során szerzett tapasztalatok alapján módosítani kell és pontosabban meg kell határozni az irányelv rendelkezéseit annak érdekében, hogy minden tagállamban biztosítsák annak egységes értelmezését.

a) az M₂, M₃, N vagy O osztályba sorolt gépjárműtípusok tekintetében nem tagadhatják meg az EK-típusjóváahagyás vagy a nemzeti típusjóváahagyás kiadását; vagy

(3) A 2002/7/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ⁽⁵⁾ módosított, a Közösségen belül közlekedő egyes közúti járművek nemzeti és nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb méreteinek, valamint a nemzetközi forgalomban megengedett legnagyobb össztömegének megállapításáról szóló, 1996. július 25-i 96/53/EK tanácsi irányelv ⁽⁶⁾ megnöveli az egyes gépjárművek megengedett méretét és különösen az autóbuszok és távolsági autóbuszok megengedett hosszát. Annak érdekében, hogy engedélyezhessék a megengedett hosszúságot elérő gépjárművek EK-típusjóváahagyását, a 97/27/EK irányelv követelményeit megfelelően módosítani kell.

b) az M₂, M₃, N vagy O osztályba sorolt járműtípusok tekintetében nem tagadhatják meg a IV. melléklet szerinti nyilvántartásba-vételi/üzemi tömeg kijelölését (amennyiben azt előírta); vagy

c) nem tilthatják meg ezeknek a járműveknek a nyilvántartásba-vételét, értékesítését vagy üzembe helyezését.

(4) Az ezen irányelvben előírt intézkedések összhangban vannak a 70/156/EGK irányelvvel létrehozott, a műszaki fejlődéshez történő hozzáigazítással foglalkozó bizottság véleményével,

(2) 2004. október 1-jétől kezdődő hatállyal a tagállamok a súly és a tömeg alapján nem adnak ki EK-típusjóváahagyást, valamint megtagadhatják a nemzeti típusjóváahagyást kiadását azokkal az M₂, M₃, N vagy O osztályba sorolt járműtípusokkal kapcsolatban, amelyek nem teljesítik az ezen irányelvvel módosított 97/27/EK irányelv követelményeit.

3. cikk

Ez az irányelv nem érvényteleníti azokat a típusjóváahagyásokat, amelyeket a 97/27/EK irányelv alapján adtak ki, és nem gátolja meg ezen típusjóváahagyások kiterjesztését azon irányelvnek megfelelően, amely alapján a típusjóváahagyásokat kiadták.

4. cikk

Az Egyesült Királyság és Portugália 2005. március 9-ig megtagadhatják a területükön a nemzeti típusjóváahagyás kiadását egy adott járműtípusra, illetve megtagadhatják vagy megtilthatják a jármű értékesítését, nyilvántartásba vételét vagy forgalomba helyezését, illetve a 70/156/EGK irányelv 7. cikkének (1) bekezdése értelmében érvénytelennek tekinthetik azok típusbizonyítványát, ha a jármű nem teljesíti a 96/53/EK irányelv 8. cikkének a) pontjában meghatározott kormányzásra vonatkozó előírásokat.

⁽¹⁾ HL L 18., 2002.1.21., 1. o.

⁽²⁾ HL L 42., 1970.2.23., 1. o.

⁽³⁾ HL L 42., 2002.2.13., 1. o.

⁽⁴⁾ HL L 233., 1997.8.25., 1. o.

⁽⁵⁾ HL L 67., 2002.3.39., 47. o.

⁽⁶⁾ HL L 235., 1996.9.17., 59. o.

5. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2003. szeptember 30-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 ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

6. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

7. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2003. március 21-én.

a Bizottság részéről

Erkki LIIKANEN

a Bizottság tagja

MELLÉKLET

A 97/27/EK IRÁNYELV I-IV. MELLÉKLETE A KÖVETKEZŐKÉPPEN MÓDOSUL:

A. Az I. melléklet a következőképpen módosul:

1. A 2. pont címe a következő szöveggel egészül ki:
„Ezen irányelvre a 70/156/EGK irányelv I. és II. mellékletében megállapított fogalommeghatározásokat (beleértve a lábjegyzeteket is) alkalmazzák.”
2. a 2.4.1. pont a következőképpen módosul:
 - a) a hatodik és hetedik francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
„– az indirekt látásra szolgáló tükrök és egyéb berendezések,
– látást segítő eszközök,”
 - b) a tizedik, tizenegyedik és tizenkettedik francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
„– fellépő lépcsők és kapaszkodó korlátok,
– gumik és hasonló készülékek,
– emelő lapok, felhajtó rámpák és hasonló készülékek menetkész állapotban, nem túllépve a 300 mm-t, ha a jármű terhelhetősége nem növekszik;”
 - c) a pont a következő tizenegyedik és tizenötödik francia bekezdéssel egészül ki:
„– elektromos meghajtású járművek áramszedői,
– külső napellenzők.”
3. A 2.4.2. pont a következőképpen módosul:
 - a) a hetedik francia bekezdés helyébe a következő szöveg lép:
„– indirekt látásra szolgáló tükrök és egyéb berendezések,”
 - b) a pont a következő tizenegyedik és tizenkettedik francia bekezdéssel egészül ki:
„– látást segítő rendszerek,
– behúzható oldalvezető berendezések irányított buszrendszerek városi és távolsági autóbuszain, ha nincsenek behúzva.”
4. A 2.4.3. pont második francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
„– ollós áramszedők és áramszedők megemelt helyzetben.”
5. A 2.4.4. pont második francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:
„– a 2.4.1. pontban említett eszközök.”
6. A 2.5. pont helyébe a következő szöveg lép:
„2.5. »a jármű tömege menetkész állapotban«: a 70/156/EGK irányelv I. mellékletének 2.6. pontjában meghatározott tömeg.”
7. A 2.6. pont második mondata helyébe a következő szöveg lép:
„A járműkategóriát a 70/156/EGK irányelv II. mellékletével összhangban határozzák meg.”
8. A 2.7., 2.8. és 2.9. pont helyébe a következő szöveg lép:
„2.7. »műszakilag megengedett tengelyterhelés (m)«: a tengely által az út felületére kifejtett legnagyobb megengedett statikus függőleges terhelés a jármű és a tengely kialakítása alapján, amit a jármű gyártója határoz meg.

Az N₁ kategóriába járművek esetében a hátsó tengelyre/tengelyekre eső műszakilag megengedett legnagyobb tömeget legfeljebb 15 %-kal lehet túllépni, és a jármű műszakilag megengedett legnagyobb össztömegét legfeljebb 10 %-kal, vagy 100 kg-mal (amelyik a kisebb) lehet túllépni, csak pótkocsi vontatására szolgáló járműnél abban az esetben, ha a menetsebessége 80 km/h-ra, vagy ennél kevesebbre van korlátozva.

A járműgyártó a használati utasításban meghatározza a sebességkorlátozásokat vagy az egyéb működési feltételeket.
- 2.8. »tengelycsoport műszakilag megengedett terhelése (μ)«: a tengelycsoport által az útfelületre kifejtett legnagyobb megengedett statikus függőleges terhelés a jármű és a tengelycsoport kialakítás alapján, amit a jármű gyártója határoz meg.
- 2.9. »vontatható tömeg«: a vontatott járművek tengelye/tengelyei által az útfelületre kifejtett teljes terhelés.”
9. A 2.11. pont helyébe a következő szöveg lép:
„2.11. »műszakilag megengedett legnagyobb terhelés a gépjármű kapcsolási pontján«: a kapcsolási ponton jelentkező legnagyobb megengedett statikus függőleges terhelés a jármű és/vagy a kapcsolószerkezet kialakítása alapján, amelyet a járműgyártó határoz meg. A fogalommeghatározás szerint ez a tömeg nem tartalmazza a gépjármű kapcsolószerkezetének a tömegét.”

10. A 2.13. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.13. »járműszerelvény (MC) műszakilag megengedett legnagyobb tömege«: a járműgyártó által megadott, gépjármű és pótkocsi/pótkocsik alkotta szerelvény teljes tömege. A legnagyobb műszakilag megengedett tömegre a pótkocsi tengelyén mért adatot kell alkalmazni az M. műszakilag megengedett legnagyobb tömeg helyett a félpótkocsi vagy középtengelyes pótkocsi-szerelvények esetén.”

11. A 2.19. pont helyébe a következő szöveg lép:

„2.19. »járműtípus«: olyan járművek, amelyek következő jelentős jellemzők tekintetében nem különböznek egymástól:

- a gyártó,
- lényeges szerkezeti és kialakítási vonatkozásban, mint:
 - az M₂ és M₃ kategóriájú járműveknél:
 - az alváz/önhordó felépítmény, egy vagy több szint, merev/csuklós (nyilvánvaló és alapvető különbségek),
 - tengelyek száma;
 - az N kategóriájú járműveknél:
 - az alváz/padlólemez (nyilvánvaló és alapvető különbségek),
 - tengelyek száma;
 - az O kategóriájú járműveknél:
 - alváz/önhordó felépítmény, (nyilvánvaló és alapvető különbségek), pótkocsi/félpótkocsi/középtengelyes pótkocsi vonórúd,
 - fékrendszer: fékezetlen/ráfutófékes/folyamatos,
 - tengelyek száma.

E pont alkalmazásában, szerkezeti és kialakítási szempontból az olyanok, mint tengelytáv, tengelykialakítás, felfüggesztés, kormányzás, gumiabroncsok és a fék módosítása, a fojtószelepek rásegítése vagy lefojtása a félpótkocsi vontatók és a tehergépjármű-konfigurációk esetében, és az alvázal kapcsolatos berendezések (például a motort, tüzelőanyag tartályok, erőátvitel, stb.) nem tekintendők lényegesnek.”

12. A 7.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.2. Méretek meghatározása

A teljes hossz, szélesség és magasság meghatározását a 2.4. pont rendelkezései szerint a 3.3. pont szerint menetkész állapotban bemutatott járművön kell elvégezni.

Amennyiben a mért értékek több mint 1 %-kal eltérnek a gyártó által a típuson belül az adott műszaki kialakításra megadott értékektől, a mért értékek az alábbi követelmények céljára alkalmazandók és a vizsgáló intézmény, amennyiben szükséges a 3.3. pont szerint bemutatandótól eltérő járműveken. A 96/53/EK irányelv I. mellékletében megadott határértékeket nem szabad túllépni.”

13. A 7.4.2.5. és a 7.4.2.5.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.4.2.5. Ha a jármű az M tömegéig van terhelve bármelyik, a 7.4.2.5.1. vagy a 7.4.2.5.2. pontban leírt helyzet szerint, az »i« tengely terhelésének megfelelő tömeg azon a tengelyen nem lehet nagyobb az M_i tömegnél, és a »j« szülő tengely vagy tengelycsoport terhelésének megfelelő tömeg nem lépheti túl a μ_j tömeget.

7.4.2.5.1. Egyenletesen elosztott tömeg a menetkész jármű minden egyes utasülésének 75 kg-os tömeggel történő terhelését jelenti annak M tömegéig, egyenletesen elosztott rakománnyal az áruszállítás céljaira kialakított területen.”

14. A 7.4.2.5.1.1. és a 7.4.2.5.1.2. pontot el kell hagyni.

15. A 7.4.3.5.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.4.3.5.2. Különleges tömegelosztás (nem egyenletes terhelés) esetén a gyártónak közölnie kell a rakomány és/vagy a felépítmény és/vagy a berendezés vagy belső kialakítás tömegközéppontjának különleges, megengedett lehetséges helyzetét (például 0,50–1,30 méterrel a mellső hátsótengely előtt), menetkész és minden utasülésen elhelyezett 75 kg-mal, annak M. tömegéig terhelte járműnél.”

16. A 7.4.2.5.2.1.–7.4.2.5.3.2. pontot el kell hagyni.

17. A 7.4.3.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.4.3.2. A jármű menetkész tömege nem lépheti túl az M tömeget, hozzáadva az ülő és álló utasok számával megszorított Q tömeget, hozzáadva a 7.4.3.3.1. pontban meghatározott WP, B és BX tömegeket, hozzáadva a műszakilag megengedett legnagyobb tömeget a kapcsolási ponton, ha a kapcsolóberendezést a gyártó szerelte fel.”

18. A 7.4.3.3.1. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.4.3.3.1. A menetkész jármű terhelése: Q tömeg, amely megfelel a P számú ülő utasok tömegének; az S_1 az álló utasok számára rendelkezésre álló felületen egyenletesen elosztott Q tömeg, ami megfelel az S számú álló utasok tömegének; amennyiben szükséges a WP tömeg egyenletesen elosztva a kerekesszékek számára rendelkezésre álló helyen; a B -vel egyenlő tömeg (kg-ban) egyenletesen elosztva a csomagtartóban; a BX -szel egyenlő tömeg (kg-ban), egyenletesen elosztva a tető csomagszállításra kialakított felületén, ahol:

P az ülőhelyek száma.

S_1 az álló utasok rendelkezésre álló terület. A III. vagy a B osztályba tartozó járműveknél $S_1 = 0$.

A gyártó által megadott SP nem lehet nagyobb, mint S_1/S_{sp} , ahol S_{sp} az alábbi táblázatban megadott, egy álló utas számára rendelkezésre álló hagyományos terület.

WP (kg) egyenlő a kerekesszékek számára rendelkezésre álló helyek száma szorozva a kerekesszék és használója tömegét képező 250 kg-mal.

A gyártó által megadott B (kg) értékének legalább $100 \times V$ -nek kell le. Ez magában foglalja a csomagtereket, vagy azokat a rekeszeket, amelyeket a jármű külső részére lehet felerősíteni.

V a csomagtér teljes térfogata m^3 -ben. I vagy A osztályú járművek jóváhagyásakor a csak kívülről hozzáférhető csomagterek térfogatát nem kell figyelembe venni.

A gyártó által megadott BX értéke legalább 75 kg/m^3 legyen. Emeletes járműveknél nem kell a tetőt csomagszállításra alkalmassá tenni és ezért az emeletes járműveknél a BX értékének 0-nak kell lennie.

Q és S_{sp} értéket az alábbi táblázat határozza meg:

Jármű osztály	egy utas Q tömege (kg)	S_{sp} (m^2 /utas) egy utas részére rendelkezésre álló hagyományos tér
I. és A. osztály	68	0,125
II. osztály	71 (*)	0,15
III. és B. osztály	71 (*)	nincs

(*) Beleértve a 3 kg kézipoggyászt.”

19. A melléklet a következő 7.4.3.3.2.–7.4.3.3.2.3. ponttal egészül ki:

„7.4.3.3.2. Olyan járművek esetében, amelyeknél változtatható az ülőhelyek száma, az álló utasok rendelkezésre álló terület (S_1) és/vagy amelyek kerekesszékek szállítására vannak kialakítva, a 7.4.3.2. és 7.4.3.3. pont követelményeit valamennyi alábbi feltétel esetére meg kell határozni.

7.4.3.3.2.1. Valamennyi lehetséges ülést elfoglalva, majd felhasználva a maradék területet az álló utasok számára (a gyártó által megadott álló utas férőhely-kapacitásig, ha volt annyi utas) és – ha még marad terület – bármelyik kerekesszék helyét elfoglalva.

7.4.3.3.2.2. Valamennyi lehetséges állóhelyet elfoglalva (a gyártó által megadott álló utas férőhely-kapacitásig), majd a maradék ülő utasok számára rendelkezésre álló ülőhelyet elfoglalva és – ha még marad terület – bármelyik kerekesszék helyét elfoglalva.

7.4.3.3.2.3. Valamennyi lehetséges kerekesszék helyét elfoglalva, majd felhasználva a maradék területet az álló utasok számára (a gyártó által megadott álló utas férőhely-kapacitásig, ha volt annyi utas) és azután valamennyi felhasználható maradék ülést elfoglalva.”

20. A 7.4.3.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.4.3.4. Ha a jármű a 7.4.3.3.1. pont szerinti menetkész vagy terhelt állapotú, a mellső tengelyen vagy tengelycsoporton ható terhelésnek megfelelő tömeg nem lehet kevesebb, mint a menetkész vagy »M« műszakilag megengedett legnagyobb terhelésű jármű tömegének az alábbi táblázatban megadott százaléka:

I. és A osztály		II. osztály		III. és B osztály	
szóló	csuklós	szóló	csuklós	szóló	csuklós
20	20	25 (*)	20	25 (*)	20

(*) Ezt az értéket 20 %-ra kell csökkenteni háromtengelyes II. és III. osztályú járműveknél, amelyek két kormányzott tengellyel rendelkeznek.”

21. A melléklet a következő 7.4.3.5. ponttal egészül ki:

„7.4.3.5. Ha a járművet több mint egy osztályra hagynak jóvá, a 7.4.3.2. és 7.4.3.3. pontokat mindegyik osztályra alkalmazzák.”

22. A 7.4.4. pont címe helyébe a következő szöveg lép:

„7.4.4. Lakópótkocsi követelményei”

23. A 7.6.1. pont második mondata helyébe a következő szöveg lép:

„Felemelhető tengelyes gépjárműveknél és nyerges félpótkocsiknál (lásd a 2.14. pontot) ez a követelmény szintén vonatkozik a felemelhető tengelyre/tengelyekre, azok felemelt helyzetében, vagy a terhelhető tengelyre/tengelyekre, azok terheletlen állapotában. Indulást segítőknak, mint a IV. melléklet 3.5. pontjának követelményeit teljesítő felemelhető tengelyeknek nem kell teljesíteni ezeket a követelményeket.”

24. A 7.6.2., 7.6.3. és 7.6.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.6.2. N kategóriájú járművek további követelményei:

Amennyiben a jármű álló helyzetű és kormányzott kerekei olyan irányban vannak, hogy a jármű elmozdulása esetén annak legkülső mellső pontja egy 12,50 m sugarú kört írna le, meg kell határozni a talajon jelölt vonallal egy, a jármű oldalát érintő olyan függőleges síkot, amely a körhöz viszonyítva kifelé néz.

Amennyiben a jármű előre felé halad bármelyik oldalán a 12,50 m sugarú kört követve, bármely része legfeljebb 0,80 m-rel nyúlhat túl a függőleges síkon (lásd a B. ábrát).

Felemelhető tengelyes járműveknél ez a követelményt szintén vonatkozik a felemelhető tengelyre/tengelyekre, azok felemelt helyzetében (a 2.14. pont értelmében). Felemelhető tengelyes felemelt helyzetű, vagy terhelhető tengelyes, terheletlen állapotú N kategóriájú járműveknél a 0,80 m érték helyébe 1,00 m lép.

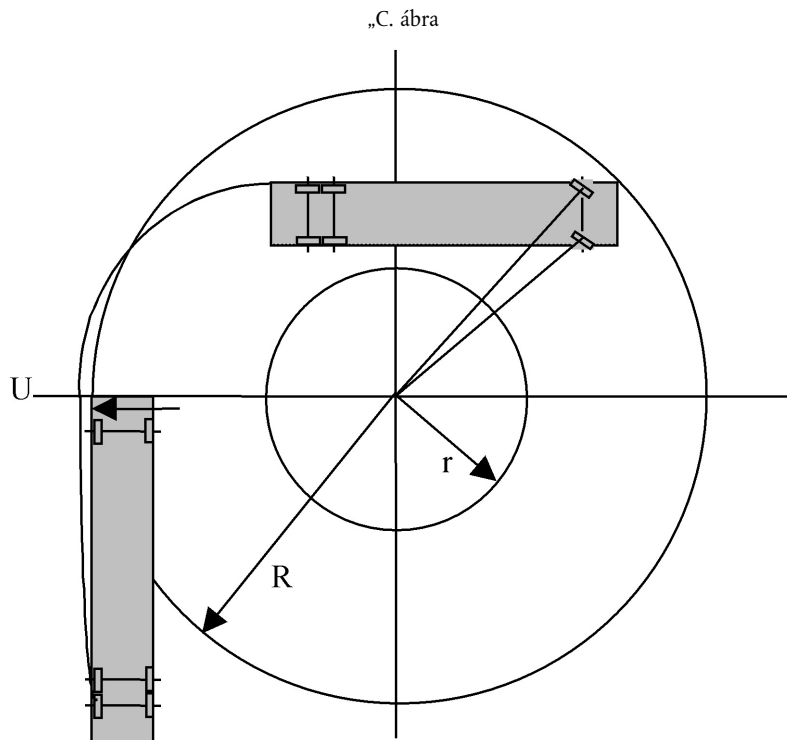
- 7.6.3. Az M_2 vagy M_3 kategóriájú járművek további követelményei:

Álló helyzetű járműnél meg kell határozni a jármű oldalát érintő olyan függőleges síkot, amely a körhöz viszonyítva kifelé néz. Csuklós járműnél a két merev részt kell a síkkal vonalba hozni. Amennyiben a jármű az egyenes vonalú mozgással halad a 7.6.1. pontban meghatározott kör alakú területre, bármely része legfeljebb 0,60 m-rel nyúlhat a függőleges síkon kívülre (lásd a C. és D. ábrát).

- 7.6.4. A 7.6.1.–7.6.3. pont követelményeinek teljesítését a gyártó kérésére megfelelő, egyenértékű számítással, vagy geometriai igazolással is lehet ellenőrizni.

Ha a gyártó kérésére a nem kormányzott hátsó tengelyekkel rendelkező N kategóriájú járművek ellenőrzésére azok geometriai jellemzői alapján történik: a jármű akkor tekinthető olyannak, mint ami megfelel a fenti 7.6.2. pont követelményeinek, ha a hátsó kinyúlása legfeljebb a jármű tengelytávjának 60 %-a.”

25. A 7.6.3. pont ábrája helyébe a következő ábra lép:

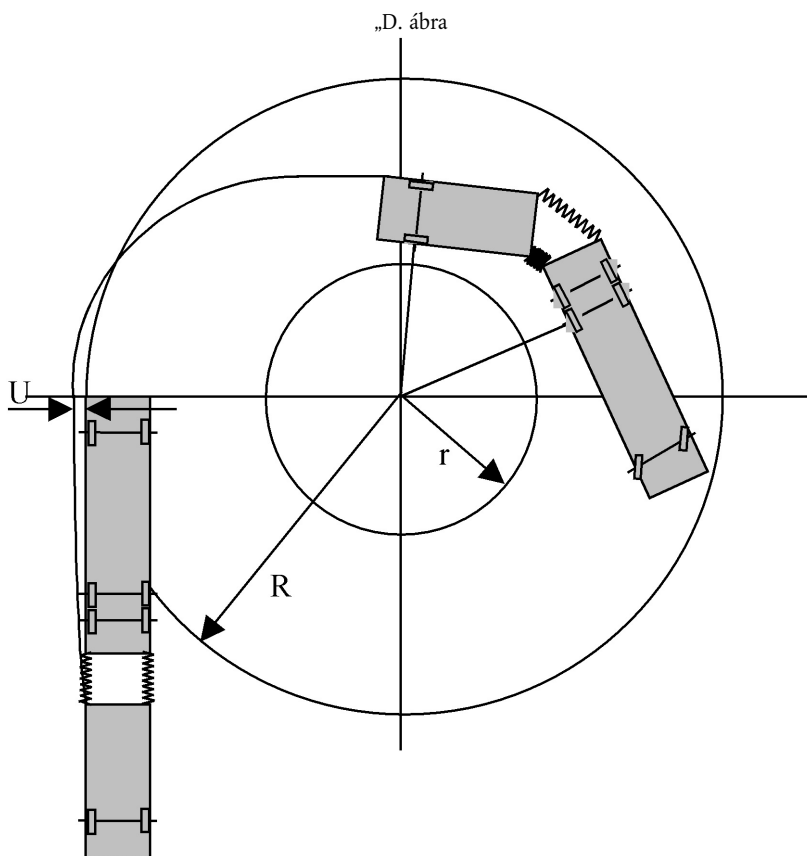


$R = 12,5 \text{ m}$

$r = 5,3 \text{ m}$

U = legfeljebb 0,6 m”

26. A 7.6.3. pont a következő D. ábrával egészül ki:



$R = 12,5 \text{ m}$

$r = 5,3 \text{ m}$

$U = \text{legfeljebb } 0,6 \text{ m}''$

27. A melléklet a következő 7.6.5. ponttal egészül ki:

„7.6.5. Nem teljes jármű esetén a gyártónak nyilatkoznia kell azokról a legnagyobb megengedett méretekre vonatkozóan, amelyekre a járművet a 7.6.1.–7.6.3. pontokban meghatározott rendelkezések szerint ellenőrizni kell.”

28. A 7.8.1. és 7.8.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.8.1. A középtengelyes pótkocsi vontatására kialakított és 3,5 tonnánál nagyobb műszakilag megengedett legnagyobb vontatható tömeget vontató gépjárműnél a műszakilag megengedett legnagyobb tömeg a csatolási ponton legyen egyenlő legalább a műszakilag megengedett legnagyobb vontatható tömegének 10 %-ával, vagy 1 000 kg-mal, amelyek ezek közül a kisebb.

7.8.2. A középtengelyes pótkocsi vontatására kialakított és legfeljebb 3,5 t műszakilag megengedett legnagyobb vontatható tömeget vontató gépjárműnél a műszakilag megengedett legnagyobb tömeg a csatolási ponton legyen egyenlő legalább a műszakilag megengedett legnagyobb vontatható tömegének 4 %-ával, vagy 25 kg-mal, amelyek ezek közül a nagyobb.”

29. A 7.10. pont helyébe a következő szöveg lép:

„7.10. Motorteljesítmény/legnagyobb tömeg arány

A gépjármű motorjának teljesítménye legyen legalább 5 kW/t, a járműszerelvény műszakilag megengedett legnagyobb tömegére számítva. Közúti vontató esetében a motorteljesítménye legyen legalább 2,2 kW/t. A motorteljesítményt a 80/1269/EGK tanácsi irányelv rendelkezései szerint kell mérni (*)

(*) HL L 375., 1980.12.31., 46. o.”.

B. A II. melléklet a következőképpen módosul:

1. A 0.2. pont helyébe a következő szöveg lép:

„0.2. Típus”

2. A 13. pont helyébe a következő szöveg lép:

- „13. A VEZETŐÜLÉSEN KÍVÜL NYOLCNAÁL TÖBB ÜLÉSSEL FELSZERELT, SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSRA HASZNÁLT JÁRMŰVEKRE VONATKOZÓ KÜLÖNLEGES RENDELKEZÉSEK
- 13.1. Járműosztály (I. Osztály, II. Osztály, III. Osztály, A Osztály, B Osztály):
- 13.2. Utasterület (m^2):
- 13.2.1. Összes (S_0):
- 13.2.2. Felső szint (S_{0a}) (l):
- 13.2.3. Alsó szint (S_{0b}):
- 13.2.4. Álló utasok részére (S_1):
- 13.3. Utasok száma (ülő és álló)
- 13.3.1. Összes (N):
- 13.3.2. Felső szint (N_a) (l):
- 13.3.3. Alsó szint (N_b) (l):
- 13.3.4. Ülő utasok száma
- 13.4. Kerekesszékek részére kialakított helyek száma az M2 és M3 kategóriájú járműveknél
- 13.4.1. Összes (A):
- 13.4.2. Felső szint (A_a) (l):
- 13.4.3. Alsó szint (A_b) (l):
- 13.7. A csomagterek térfogata (m^3):
- 13.8. Csomagszállításra kialakított terület a tetőn (m^2):”

C. A III. melléklet a következőképpen módosul:

A függelék a következő 1.24.3. ponttal egészül ki:

„1.24.3. Kerekesszékek részére kialakított helyek száma az M₂ és M₃ kategóriájú járműveknél (?):”

D. A IV. melléklet a következőképpen módosul:

1. Az 1.3.3. pontot el kell hagyni.

2. A 2.2.1. pont a következőképpen módosul:

a) a c) pont helyébe a következő szöveg lép:

„c) kizárólag ráfutófékes pótkocsik vontatására tervezett, legfeljebb 3,5 t legnagyobb tömegű járművek: a jármű forgalomba helyezési/üzemeltetési megengedett tömege, vagy terepjáró járműveknél (lásd az I. melléklet 7.5. pontját) legfeljebb 3,5 t-nál ennek a tömegnek az 1,5-szerese;”

b) az e) pont helyébe a következő szöveg lép:

„e) pótkocsik vontatására tervezett járművek, kivéve a félpótkocsikat, folyamatos fékrendszerrel: a jármű forgalomba helyezési/üzemeltetési megengedett legnagyobb tömegének az 1,5-szerese.”

3. A 2.2.1. pont első bekezdésének utolsó sorát, amely a következőképpen szól: „ebben az esetben a 96/53/EK irányelv valamennyi vonatkozó műszaki követelményét be kell tartani”, el kell hagyni.

4. A 3.2. pont második mondata helyébe a következő szöveg lép:

„A felemelhető vagy terhelhető tengelyt le kell engedni a talajra, vagy automatikusan terhelődni kell, ha a csoport legközelebbi tengelye/tengelyei vagy a gépjármű mellső tengelye a forgalomba helyezési/üzembentartási legnagyobb megengedett tömegéig/tömegükig terhelt/terheltek.”

5. A 3.3. pontot el kell hagyni.

6. A 3.5.1. pont negyedik francia bekezdése helyébe a következő szöveg lép:

„– Miután a gépjármű elindult és mielőtt elérné a 30 km/ó sebességet, a tengelyt ismét automatikusan le kell engedni a talajra, vagy újra megterhelni.”