

A BIZOTTSÁG 678/2011/EU RENDELETE

(2011. július 14.)

a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv II. mellékletének felváltásáról, valamint IV., IX. és XI. mellékletének módosításáról (keretirányelv)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre (keretirányelv) ⁽¹⁾ és különösen annak 39. cikke ⁽²⁾ és ⁽³⁾ bekezdésére,

mivel:

- (1) A 2007/46/EK irányelv összehangolt keretrendszert határoz meg, amely valamennyi új járműre és a járművek rendszereire, alkatrészeire és önálló műszaki egységeire vonatkozóan tartalmazza a közigazgatási rendelkezéseket és általános műszaki előírásokat. Tartalmazza továbbá azokat a járművekkel kapcsolatos egyedi fogalom meghatározásokat is, amelyekre az európai típus-jóváhagyási rendszer megfelelő működése érdekében szükség van.
- (2) A 2007/46/EK irányelv egyik célja, hogy az európai típus-jóváhagyási rendszert valamennyi járműkategóriára kiterjessze. A műszaki fejlődés figyelembe vétele céljából újra kell fogalmazni a 2007/46/EK irányelv II. mellékletét, amely a szükséges fogalom meghatározásokat foglalja magában. A meglévő meghatározásokat módosítani kell, illetve újakat kell bevezetni.
- (3) A tapasztalatok szerint nem elég egyértelműek a jelenleg annak eldöntésére alkalmazott feltételek, hogy egy új járműmodell új járműtípusnak minősül-e. E bizonytalanság késleltetheti az uniós jogszabályokban az új járműtípusok tekintetében meghatározott új követelmények végrehajtását. A tapasztalatok továbbá azt mutatják, hogy a kis sorozatban gyártott járművekre vonatkozó uniós jogszabályok meg lehet kerülni azáltal, hogy egy típust altípusokra bontanak, amelyekre külön-külön kérnek típusjóváhagyást. Következésképp előfordulhat, hogy az Európai Unióban a kis sorozatban gyártott járművekre vonatkozó szabályok szerint forgalomba helyezett új járművek száma túllépi a megengedettet. Fontos tehát meghatározni, hogy a járművek mely műszaki jellemzőit tekintjük mérvadónak abban a tekintetben, hogy mi számít új típusnak.

- (4) „A szabályozási környezet egyszerűsítése és javítása” bizottsági cselekvési tervben ⁽²⁾ és „Az adminisztratív terhek csökkentésének cselekvési programjában” ⁽³⁾ lefektetett elvekkel összhangban – a járműgyártókra nehezedő adminisztratív terhek könnyítése érdekében – át kell gondolni, hogy az egy járműtípuson belüli változatok és kivitelek meghatározása milyen kritériumok alapján történjen. Így a típus-jóváhagyási eljárás is átláthatóbbá válna a tagállami jóváhagyó hatóságok számára.

- (5) Mivel a gépjárműipari ágazat is egyre inkább globalizálódik, a Járműelőírások Harmonizálása Világforum – a 29. munkacsoport („WP.29”) – munkája is egyre nagyobb jelentőségű. Mivel a CARS 21 magas szintű csoport ajánlásainak teljesítése szempontjából döntő fontosságú, hogy az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (a továbbiakban: ENSZ-EGB) előírásait uniós jog részévé tegyük, sőt, az uniós irányelveket és rendeleteket ENSZ-EGB-előírásokkal váltsuk fel, illetve a globális műszaki előírásokat belefoglaljuk az uniós jogba, gondoskodni kell arról, hogy az uniós joganyag összhangban legyen az ENSZ-EGB-előírásokkal.

- (6) Tekintettel a Járműelőírások Harmonizálása Világforumon zajló harmonizációs munkára, figyelembe kell venni a gépjárműveknek és pótkocsiknak az ENSZ Európai Gazdasági Bizottságának a kerekes járművekre és az azokba szerelhető, illetve az azokon használható berendezésekre és tartozékokra vonatkozó egységes műszaki előírások elfogadásáról, valamint az ezen előírások alapján kibocsátott jóváhagyások kölcsönös elismerésének feltételeiről szóló megállapodás (felülvizsgált 1958. évi megállapodás) keretében történő osztályozásáról és meghatározásáról szóló R.E. 3 határozatban, valamint a járműkategóriáknak, -tömegeknek és -méreteknek a kerekes járművekről, valamint a kerekes járművekre felszerelhető és/vagy azokon használható berendezésekről és felszerelésekről szóló globális műszaki előírások kidolgozására irányuló megállapodás (párhuzamos vagy 1998. évi megállapodás) keretében történő közös meghatározásáról szóló S.R. 1 különleges határozatban rögzített legújabb fejleményeket. Az európai típus-jóváhagyási rendszer csak akkor működhet megfelelően, ha e fejleményeket a keretirányelv is tartalmazza. Ezért új kritériumokat kell bevezetni annak eldöntéséhez, hogy egy járműtípus az M vagy az N kategóriába tartozik-e.

⁽¹⁾ HL L 263., 2007.10.9., 1. o.⁽²⁾ COM(2002) 278 végleges.⁽³⁾ COM(2007) 23 végleges.

- (7) A könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról szóló, 2009. április 23-i 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet⁽¹⁾ 8. cikke szerint a tagállamoknak olyan nyilvántartást kell vezetniük, amely a területükön nyilvántartásba vett minden új jármű tekintetében tartalmaz adatokat azok típusáról, változatáról, kiviteléről és szén-dioxid-kibocsátásáról. Döntő fontosságú azon kritériumok meghatározása, amelyek alapján eldönthető, hogy egy könnyű haszongépjárművet M₁ vagy N₁ kategóriájú járműként kell-e típusjóváhagyásra bocsátani. E kritériumoknak tárgyilagosnak kell lenniük, és mind a járműgyártók, mind a típusjóváhagyó és nyilvántartó hatóságok számára útmutatásként kell szolgálniuk. A 443/2009/EK rendelet 13. cikkének (4) bekezdése szerint a szén-dioxid-kibocsátás további csökkentését elősegítő innovatív technológiák jelenlétét azonosítani kell. E célból a gyártónak „kódot” kell a járművekhez rendelni aszerint, hogy az egyes típusok, változatok és kivitelek az innovatív technológiák mely egyedi kombinációjának felelnek meg. A típus, változat és kivitel meghatározása alapján tehát azonosítani lehetne az innovatív technológiákat. Ezért a 2007/46/EK irányelv II. mellékletét ki kell egészíteni a megfelelő bejegyzéssel.
- (8) Mivel a felépítmény típusát meg kell adni a megfelelőségi tanúsítványban, amely az új járművek nyilvántartásba vételét hivatott megkönnyíteni a tagállamokban, a harmonizált kódoknak a felépítményfajtákhoz történő hozzárendelésétől a nyilvántartásbavételi eljárás egyszerűsödése várható. Az adatfeldolgozás automatizálása céljából az egyes felépítményfajtákhoz hozzá kell rendelni a megfelelő kódokat.
- (9) Mivel a kivételes terhet szállító pótkocsik képtelenek megfelelni a 2007/46/EK irányelv IV. mellékletében felsorolt szabályozási aktusokban az európai típusjóváhagyás céljából előírt összes rendelkezésnek, indokolt, hogy az említett pótkocsik – tekintettel műszaki jellemzőikre – a különleges rendeltetésű járművek kategóriájába kerüljenek. A típusjóváhagyás céljára egyszerűsített szabálykészletet kell meghatározni annak érdekében, hogy az említett járművek európai szintű típusjóváhagyása lehetőségessé váljon. Következésképpen a 2007/46/EK irányelv XI. mellékletét új függelékkel kell kiegészíteni.
- (10) Jelenleg új műszaki fejlesztések folynak annak érdekében, hogy az áruszállítás terén szükségesnek mutató új megoldások megszülessenek. Ezért új fogalommeghatározásokat kell felvenni a keretjogszabályba, hogy aztán a 2007/46/EK irányelv IV. vagy XI. mellékletében felsorolt, vonatkozó szabályozási aktusokban megfelelő műszaki szabályokat lehessen megállapítani. Egyértelműen le kell szögezni azonban, hogy mindaddig, amíg a típus-jóváhagyási jogszabályokat nem módosították e célból, nem lehet ezekre a járművekre EK-típusjóváhagyást adni.
- (11) A 91/226/EGK tanácsi irányelvnek és a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáinak a felcsapódó víz elleni védelme területén a műszaki fejlődéshez való hozzáigazítás céljából történő módosításáról szóló, 2010. március 9-i 2010/19/EU bizottsági irányelv⁽²⁾ elfogadása során hiba történt, ugyanis a 2007/46/EK irányelv IV. és XI. melléklete is módosításra került. E mellékleteket a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról szóló, 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (keretirányelv) I., III., IV., VI., VII., XI. és XV. mellékletének felváltásáról szóló, 2008. október 7-i 1060/2008/EK bizottsági rendelet⁽³⁾ már felváltotta. A jogbiztonság érdekében ezentúl az említett mellékletek akár részleges módosítását is csak rendelettel lehet bevezetni. Mivel a 91/226/EGK tanácsi irányelvnek és a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a gépjárművek és pótkocsijaik egyes kategóriáinak a felcsapódó víz elleni védelme területén a műszaki fejlődéshez való hozzáigazítás céljából történő módosításáról szóló 2010/19/EU bizottsági irányelvnek a 2007/46/EK irányelv mellékleteinek módosítása tekintetében történő helyesbítéséről szóló, 2011. július 14-i 2011/415/EU bizottsági határozat⁽⁴⁾ – az említett hibát orvosolandó – törölte a 2010/19/EU irányelv megfelelő 2. cikkét, az említett cikk által tartalmazott módosításokat ezen rendelet útján kell végrehajtani.
- (12) A típus-jóváhagyási rendszer megfelelő működésének biztosítása érdekében aktualizálni kell a 2007/46/EK irányelv mellékleteit, hogy azok tükrözzék a tudományos és technológiai ismeretek fejlődését.
- (13) A 2007/46/EK irányelv mellékleteit a típusjóváhagyás előtt álló különleges rendeltetésű járművekre vonatkozó műszaki előírások meghatározása céljából is aktualizálni kell.
- (14) Mivel e mellékletek rendelkezései megfelelően részletesek, és nem igényelnek további átültető intézkedéseket a tagállamok részéről, helyénvaló – a 2007/46/EK irányelv 39. cikke (8) bekezdésével összhangban – egy rendelettel felváltani a II. mellékletet, és módosítani a IV., IX. és a XI. mellékletet.
- (15) A II. mellékletet fel kell váltani, a IV., IX. és XI. mellékletet pedig megfelelően módosítani kell.

(1) HL L 140., 2009.6.5., 1. o.

(2) HL L 72., 2010.3.20., 17. o.

(3) HL L 292., 2008.10.31., 1. o.

(4) Lásd e Hivatalos Lap 76. oldalát.

(16) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak a „Műszaki Bizottság – Gépjárművek” elnevezésű bizottság véleményével,

2. cikk

E rendelet nem érvényteleníti a 2012. október 29. előtt megadott jármű-típusjóváahagyásokat, és azok meghosszabbítását sem akadályozza meg.

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

A 2007/46/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. A II. melléklet helyébe az e rendelet I. mellékletében szereplő szöveg lép.
2. A IV. melléklet az e rendelet II. mellékletében meghatározottak szerint módosul.
3. A IX. melléklet az e rendelet III. mellékletében meghatározottak szerint módosul.
4. A XI. melléklet az e rendelet IV. mellékletében meghatározottak szerint módosul.

3. cikk

(1) Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Azokra az új járműtípusokra érvényes, amelyek típusjóváahagyását 2012. október 29-én vagy az után adják meg.

A II. mellékletben és a IV. melléklet 1. és 2. pontjában megállapított követelmények azonban már 2011. április 9-től alkalmazandók.

(2) Az (1) bekezdés második albekezdésétől eltérve a gyártók 2011. augusztus 4-től a rendelet bármely rendelkezését alkalmazhatják.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2011. július 14-én.

a Bizottság részéről
az elnök

José Manuel BARROSO

I. MELLÉKLET

„II. MELLÉKLET

ÁLTALÁNOS FOGALOMMEGHATÁROZÁSOK, KRITÉRIUMOK A JÁRMŰVEK, A JÁRMŰTÍPUSOK ÉS A FELÉPÍTMÉNYTÍPUSOK KATEGÓRIÁKBA SOROLÁSÁHOZ

BEVEZETŐ RÉSZ

Általános fogalommeghatározások és általános rendelkezések**1. Fogalommeghatározások**

- 1.1. „Ülőhely”: minden olyan hely, amely egy alábbi méretekkel rendelkező, ülő személy elhelyezésére alkalmas:
- a) a járművezető esetében egy átlagos felnőtt férfi tömegének és méretének megfelelő próbabábu;
 - b) minden más esetben egy átlagos felnőtt nő tömegének és méretének megfelelő próbabábu.
- 1.2. „Ülés”: olyan egy vagy több darabból álló, teljes, kárpitozott szerkezet a jármű felépítményében, amely egy személy ülő helyzetben való elhelyezésére szolgál.
- 1.2.1. Az „ülés” kifejezés mind a különálló ülésekre, mind a sorülésekre vonatkozik.
- 1.2.2. A fogalommeghatározás a lehajtható és kivehető üléseket is magában foglalja.
- 1.3. „Javak”: bármilyen ingóság.
- A „javak” kifejezés magában foglalja az ömlesztett termékeket, a gyártott termékeket, a folyadékokat, az élő állatokat, a gabonát és az oszthatatlan rakományt is.
- 1.4. „Legnagyobb tömeg”: az I. melléklet 2.8. pontjában meghatározott „műszakilag megengedett legnagyobb össz-tömeg”.

2. Általános rendelkezések

- 2.1. Ülőhelyek száma
- 2.1.1. Az ülőhelyek számára vonatkozó követelmények a jármű közúti közlekedése során használt ülésekre vonatkoznak.
- 2.1.2. A csak a jármű álló helyzetében használható, a felhasználók számára piktogrammal vagy megfelelő szöveggel egyértelműen jelölt ülésekre nem vonatkoznak.
- 2.1.3. Az ülőhelyek megszámlálására a következő követelmények vonatkoznak:
- a) a különálló üléseket egy ülőhelynek kell számolni;
 - b) sorülés esetében ülőhelynek számít minden, az üléspárna szintjén mérve legalább 400 mm széles hely.
Ez a feltétel nem jelenti azt, hogy a gyártó nem alkalmazhatja az 1.1. pontban említett általános rendelkezéseket;
 - c) a b) pontban említett hely nem számít azonban ülőhelynek, ha:
 - i. a sorülés kialakítása – pl. rögzített konzol, ülőpárna nélküli rész vagy a normál ülőfelületet megszakító belső kárpitelem – nem teszi lehetővé, hogy a próbabábu természetes ülőhelyzetet vegyen fel;
 - ii. a feltételezett ülőhely előtt húzódo padlólemez kialakítása (pl. a kardánalagút miatt) nem teszi lehetővé, hogy a próbabábu lábai természetes helyzetet vegyenek fel.
- 2.1.4. A személyszállításra használt, a vezetőülésen kívül több mint nyolc ülőhelyet tartalmazó járművekre vonatkozó különleges rendelkezésekről, valamint a 70/156/EGK és a 97/27/EK irányelv módosításáról szóló, 2001. november 20-i 2001/85/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹⁾ hatálya alá tartozó járművek esetében a 2.1.3. b) pontban említett méretnek összhangban kell lennie az egy személy számára a különféle járműosztályok tekintetében előírt legkisebb hely méretével.

⁽¹⁾ HL L 42., 2002.2.13., 1. o.

- 2.1.5. Ha egy kivehető ülés rögzítőelemei be vannak szerelve a járműbe, a kivehető ülést is bele kell számolni a jármű ülőhelyeinek számába.
- 2.1.6. A kerekekészékben helyet foglaló személy számára kialakított helyet is ülőhelynek kell tekinteni.
- 2.1.6.1. E rendelkezés nem sérti a 2001/85/EK irányelv VII. mellékletének 3.6.1. és 3.7. pontjában foglalt követelményeket.
- 2.2. Legnagyobb tömeg
- 2.2.1. Félpótkocsi vontatója esetében a jármű osztályozásakor figyelembe vett legnagyobb tömegnek magában kell foglalnia a félpótkocsinak a nyeregszerkezet által viselt legnagyobb tömegét.
- 2.2.2. Középtengelyes pótkocsit vagy merev vonórudas pótkocsit vontató gépjármű esetében a gépjármű osztályozásához figyelembe veendő legnagyobb tömeg magában kell, hogy foglalja a vonószerkezet által a vontató járműnek továbbított legnagyobb tömeget.
- 2.2.3. Félpótkocsik, középtengelyes pótkocsik és merev vonórudas pótkocsik esetében a jármű osztályozásához figyelembe veendő legnagyobb tömeg az a legnagyobb tömeg, amelyet egy tengely vagy egy tengelycsoport a talajnak továbbít, amikor a pótkocsi össze van kapcsolva a vontató járművel.
- 2.2.4. Utánfutó-átalakító esetében a jármű osztályozásához figyelembe veendő legnagyobb tömegnek magában kell foglalnia a félpótkocsinak a nyeregszerkezet által viselt legnagyobb tömegét.
- 2.3. Különleges felszerelések
- 2.3.1. A rögzített berendezésekkel – gépekkel vagy készülékekkel – ellátott járműveket N vagy O kategóriájúnak kell tekinteni.
- 2.4. Mértékegységek
- 2.4.1. eltérő rendelkezések hiányában minden mértékegységnek és az ahhoz társított jelnek meg kell felelnie a 80/181/EGK tanácsi irányelv⁽¹⁾ rendelkezéseinek.
3. **Járműkategóriákba sorolás**
- 3.1. A járműtípusok járműkategóriákba sorolása a gyártó feladata.
- E célból az e mellékletben felsorolt valamennyi kritériumot teljesíteni kell.
- 3.2. A jóváhagyó hatóság felkérheti a gyártót, hogy bocsásson a rendelkezésére megfelelő kiegészítő adatokat annak alátámasztására, hogy egy járműtípust a különleges csoporton belül (kód: „SG”) a különleges rendeltetésű járművek kategóriájába kell sorolni.

A. RÉSZ

Kritériumok a járművek kategóriákba sorolásához

1. **Járműkategóriák**
- Az európai és nemzeti, valamint egyedi típusjóváhagyás céljából a járműveket az alábbi osztályozás szerint kell kategóriákba sorolni:
- (csak az 1.1.1–1.1.3., 1.2.1–1.2.3. és az 1.3.1–1.3.4. pontokban említett kategóriák tekintetében lehet a jóváhagyást megadni.)
- 1.1. M kategória: Elsősorban személyek, illetve poggyászuk szállítására tervezett és épített gépjárművek.
- 1.1.1. M₁ kategória: A vezetőüléson kívül legfeljebb nyolc üléssel rendelkező, M kategóriájú járművek.
- Az M₁ kategóriájú járműveken nem lehet hely álló utasok számára.
- Az ülőhelyek száma egy is lehet (amely a vezetőülés).

⁽¹⁾ HL L 39., 1980.2.15., 40. o.

- 1.1.2. M₂ kategória: A vezetőülésen kívül több mint nyolc ülésel rendelkező, M kategóriájú járművek, amelyek legnagyobb tömege nem haladja meg az 5 tonnát.

Az M₂ kategóriájú járműveken az ülőhelyek mellett lehet hely álló utasok számára is.

- 1.1.3. M₃ kategória: A vezetőülésen kívül több mint nyolc ülésel rendelkező, M kategóriájú járművek, amelyek legnagyobb tömege meghaladja az 5 tonnát.

Az M₃ kategóriájú járműveken lehet hely álló utasok számára.

- 1.2. N kategória: Elsősorban áruszállításra tervezett és épített gépjárművek.

- 1.2.1. N₁ kategória: Olyan N kategóriájú járművek, amelyek legnagyobb tömege nem haladja meg a 3,5 tonnát.

- 1.2.2. N₂ kategória: Olyan N kategóriájú járművek, amelyek legnagyobb tömege meghaladja a 3,5 tonnát, de nem haladja meg a 12 tonnát.

- 1.2.3. N₃ kategória: Olyan N kategóriájú járművek, amelyek legnagyobb tömege meghaladja a 12 tonnát.

- 1.3. O kategória: Áru- vagy személyszállításra, valamint személyek elhelyezésére tervezett és épített pótkocsi.

- 1.3.1. O₁ kategória: Olyan O kategóriájú járművek, amelyek legnagyobb tömege nem haladja meg a 0,75 tonnát.

- 1.3.2. O₂ kategória: Olyan O kategóriájú járművek, amelyek legnagyobb tömege meghaladja a 0,75 tonnát, de nem haladja meg a 3,5 tonnát.

- 1.3.3. O₃ kategória: Olyan O kategóriájú járművek, amelyek legnagyobb tömege meghaladja a 3,5 tonnát, de nem haladja meg a 10 tonnát.

- 1.3.4. O₄ kategória: Olyan O kategóriájú járművek, amelyek legnagyobb tömege meghaladja a 10 tonnát.

2. Jármű-alkategóriák

2.1. Terepjárók

„Terepjáró (ORV)”: olyan M vagy N kategóriájú jármű, amely különleges műszaki jellemzőinek köszönhetően a szokásos közúti használaton kívüli közlekedésre is alkalmas.

E járműkategóriák esetében a járműkategóriát azonosító betűt és számot a G betűből álló utótaggal kell kiegészíteni.

A járműveknek a terepjárók (ORV) alkategóriájába való besorolásának kritériumai e melléklet A. részének 4. szakaszában találhatók.

2.2. Különleges rendeltetésű járművek

- 2.2.1. „Különleges rendeltetésű jármű (SPV)”: olyan M, N vagy O kategóriájú jármű, amely különleges műszaki jellemzőkkel rendelkezik abból a célból, hogy különleges körülményeket és/vagy berendezést kívánó feladatot lásson el.

Az SPV alkategóriába szánt nem teljes járművek esetében a járműkategóriát azonosító betűt és számot az S betűből álló utótaggal kell kiegészíteni.

A különleges rendeltetésű járművek különféle típusait az 5. szakasz határozza meg és sorolja fel.

2.3. Különleges rendeltetésű terepjáró

- 2.3.1. „Különleges rendeltetésű terepjáró (ORV-SPV)”: olyan M vagy N kategóriájú jármű, amely a 2.1. és 2.2. pontban említett különleges műszaki jellemzőkkel rendelkezik.

E járműkategóriák esetében a járműkategóriát azonosító betűt és számot a G betűből álló utótaggal kell kiegészíteni.

Az SPV alkategóriába szánt nem teljes járművek esetében a kategória jelzését egy S betűből álló második utótaggal kell kiegészíteni.

3. **A járművek N kategóriába való besorolásának kritériumai**
- 3.1. Egy járműtípus N kategóriába való besorolásának alapját a jármű 3.2–3.6. pontban említett műszaki jellemzői képezik.
- 3.2. Alapelv, hogy a járműnek az ülőhelyeket magában foglaló részét (részeit) teljesen el kell különíteni a raktértől.
- 3.3. A 3.2. pontban említett követelménytől eltérve a jármű ugyanazon részében is lehet személyeket és árukat szállítani, amennyiben a raktér olyan rögzítőeszközökkel van felszerelve, amelyek megvédik az utasokat a menet közben, azaz többek között hirtelen fékezéskor, kanyarodáskor elmozduló rakománytól.
- 3.4. A 3.3. pontban előírt, a rakomány rögzítésére szolgáló eszközöket – hevedereket –, valamint térelválasztó rendszereket, amelyeket a legfeljebb 7,5 tonna tömegű járművekhez terveztek, az ISO 27956: 2009 „közúti járművek – rakományrögzítés árukihordó teherkocsikon – előírások és vizsgálati módszerek” szabvány 3. és 4. szakaszában foglalt rendelkezéseknek megfelelően kell megtervezni.
- 3.4.1. A 3.4. pontban említett követelmények teljesítése a gyártó által kiállított megfelelőségi tanúsítvánnyal is igazolható.
- 3.4.2. A 3.4. pontban foglalt követelmények teljesítése helyett a gyártó azt a lehetőséget is választhatja, hogy a jóváhagyó hatóság számára meggyőző módon igazolja, hogy a felszerelt rögzítőeszközök ugyanolyan szintű védelmet biztosítanak, mint amelyet az említett szabvány előír.
- 3.5. A járművezető helyén kívüli ülőhelyek száma nem haladhatja meg:
- a) N_1 kategóriájú járművek esetében a hatot;
- b) N_2 vagy N_3 kategóriájú járművek esetében a nyolcat.
- 3.6. A járművek kg-ban kifejezett áruszállítási kapacitásának legalább akkorának kell lennie, mint személyszállítási kapacitásuknak.
- 3.6.1. E célból valamennyi konfiguráció esetében teljesülniük kell a következő egyenleteknek, különösen ha minden ülőhely foglalt:
- a) ha $n = 0$:
- $$p - m \geq 100 \text{ kg}$$
- b) ha $0 < n \leq 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- c) ha $n > 2$:
- $$p - (m + n \times 68) \geq n \times 68;$$
- ahol a betűk a következőket jelentik:
- „p” a műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg;
- „m” a menetkész tömeg;
- „n” a járművezető helyén kívüli ülőhelyek száma.
- 3.6.2. A menetkész tömegbe (m) bele kell számítani azoknak a berendezéseknek a tömegét is, amelyeket azért szerelnek a járműre, hogy azon el lehessen helyezni az árut (pl. tartály, felépítmény stb.), mozgatni lehessen az árut (pl. daru, lift stb.), illetve rögzíteni lehessen az árut (pl. rakományrögzítő eszközök).
- A fenti képletek alkalmazása során nem kell a menetkész tömegbe (m) beleszámítani azoknak a berendezéseknek a tömegét, amelyeket nem a fent említett célokra használnak (mint például kompresszor, csörlő, áramfejlesztő, adó-vevő készülékek stb.).
- 3.7. A 3.2–3.6. pontokban említett követelményeket a járműtípuson belül minden változatnak és kivitelnek teljesítenie kell.
- 3.8. A járművek N_1 kategóriába való besorolásának kritériumai.

3.8.1 Minden vonatkozó kritérium teljesítése esetén a járművet az N_1 kategóriába kell besorolni.

Ha egy vagy több kritérium nem teljesül, a járművet az M_1 kategóriába kell sorolni.

3.8.2. Azon járművek esetében, amelyeknél a vezetőfülke és a rakomány egy térben helyezkedik el (azaz felépítményük „BB” típusú), a 3.2–3.6. pontokban említett általános kritériumokon kívül a 3.8.2.1–3.8.2.3.5. pontokban megadott kritériumoknak is teljesülniük kell a járművek kategóriákba sorolása tekintetében.

3.8.2.1. Egy teljes vagy részleges fal vagy térelválasztó jelenléte az ülésor és a raktér között nem jelenti azt, hogy nem kell az előírt követelményeknek megfelelni.

3.8.2.2. A kritériumok a következők:

a) az áruurakodás egy külön e célra tervezett és épített hátsó ajtón, lenyitható hátsó falon vagy oldalsó ajtón át lehetséges;

b) a hátsó ajtó vagy a lenyitható hátsó fal rakodónyílására vonatkozó követelmények:

i. amennyiben a jármű csak egy sor üléssel van felszerelve, illetve az egyetlen ülés a vezetőülés, a rakodónyílás magassága legalább 600 mm kell, hogy legyen;

ii. amennyiben a jármű két vagy több sor üléssel van felszerelve, a rakodónyílás legkisebb magassága legalább 800 mm, teljes felülete pedig 12 800 cm² kell, hogy legyen;

c) a raktérre vonatkozó követelmények:

„raktér”: a jármű azon része, amely az ülésor(ok) mögött helyezkedik el, illetve a járművezető ülése mögött, amennyiben a járműben az egyetlen ülés a vezetőülés;

i. a raktér felülete általában sík kell, hogy legyen;

ii. amennyiben a jármű csak egy sor üléssel vagy egyetlen üléssel van felszerelve, a raktér legkisebb hossza a tengelytáv legalább 40 %-a kell, hogy legyen;

iii. amennyiben a jármű két vagy több ülésorral van felszerelve, a raktér legkisebb hossza a tengelytáv legalább 30 %-a kell, hogy legyen.

ha a leghátsó ülésor üléseit különleges szerszámok használata nélkül, könnyűszerrel el lehet távolítani, a raktér hosszára vonatkozó követelményeket úgy kell teljesíteni, hogy valamennyi ülés be van szerelve a járműbe;

iv. a raktér hosszára vonatkozó követelményeknek úgy kell teljesülniük, hogy a legelső, illetve (az esettől függően) leghátsó sor ülései függőleges támlával az utasok általi szokásos használatnak megfelelő helyzetbe vannak állítva.

3.8.2.3 A mérésre vonatkozó különleges feltételek

3.8.2.3.1. Fogalom meghatározások

a) „*a rakodónyílás magassága*”: az ajtónyílás alsó részének legmagasabb pontját, valamint felső részének legalacsonyabb pontját érintő két vízszintes sík közötti függőleges távolság;

b) „*a rakodónyílás felülete*”: a lehető legszélesebbre kitért hátsó ajtó(k) vagy lenyitható hátsó fal mellett keletkező legnagyobb nyílás – a jármű középvonalára merőleges – függőleges síkon keletkező derékszögű vetületének legnagyobb felülete;

c) „*tengelytáv*”: a 3.8.2.2. és 3.8.3.1. pontokban megadott képletek alkalmazása céljára a következők egymástól mért távolsága:

i. kéttengelyes jármű esetében az első tengely középvonala és a második tengely középvonala; illetve

ii. háromtengelyes jármű esetében az első tengely középvonala, valamint a második és a harmadik tengelytől egyenlő távolságban húzódó képzeletbeli tengely középvonala.

3.8.2.3.2. Az ülések beállítása

- a) az üléseket a leghátsó helyzetbe kell állítani;
- b) ha a háttámla állítható, olyan szögbe kell dönteni, hogy a háromdimenziós H pont vizsgáló eszköz próbabábu törzsének dőlésszöge 25° legyen;
- c) ha a háttámla nem állítható, a járműgyártó által tervezett helyzetben kell lennie;
- d) ha az ülés magassága állítható, a lehető legalacsonyabbra kell beállítani.

3.8.2.3.3. A járműre vonatkozó feltételek

- a) a járművet a legnagyobb tömegének megfelelő mértékben kell terhelni;
- b) a jármű kerekeinek egyenesen előre kell nézniük.

3.8.2.3.4. A 3.8.2.3.2. pont követelményei nem alkalmazandók, ha a járművet fallal vagy térelválasztóval szerelték fel.

3.8.2.3.5. A raktér hosszának mérése

- a) ha a járműben nincs fal vagy térelválasztó, akkor az üléstámla tetejének leghátsó pontját érintő függőleges sík és a hátsó belső sík, (csukott) ajtó vagy lenyitható hátsó fal közötti távolságot kell mérni;
- b) ha a járművet fallal vagy térelválasztóval szerelték fel, akkor a fal vagy a térelválasztó leghátsó pontját érintő függőleges sík és a hátsó belső sík, illetve értelemszerűen a (csukott) ajtó vagy lenyitható hátsó fal közötti távolságot kell mérni;
- c) a hossza vonatkozó követelményeknek legalább a raktér padlójának szintjén a jármű középvonalán áthaladó hosszanti függőleges síkban elhelyezkedő vízszintes vonal mentén teljesülniük kell.

3.8.3. Azon járművek esetében, amelyekben a vezetőfülke és a rakomány nem egy térben helyezkedik el (azaz felépítményük „BE” típusú), a 3.2–3.6. pontokban említett általános kritériumokon kívül a 3.8.3.1–3.8.3.4. pontokban megadott kritériumoknak is teljesülniük kell a járművek kategóriákba sorolása tekintetében.

3.8.3.1. Ha a jármű felépítménye zárt típusú, a következő követelmények érvényesek:

- a) az áruakadás hátsó ajtó, lenyitható hátsó fal, panel révén vagy egyéb módon lehetséges kell, hogy legyen;
- b) a rakodónyílás legkisebb magassága legalább 800 mm, felülete pedig legalább $12\,800\text{ cm}^2$ kell, hogy legyen;
- c) a raktér legkisebb hossza a tengelytáv legalább 40 %-a kell, hogy legyen.

3.8.3.2. Amennyiben a jármű raktére nyitott, csak a 3.8.3.1. pont a) és c) alpontja alkalmazandó.

3.8.3.3. A 3.8.3. pontban említett rendelkezések alkalmazásakor értelemszerűen a 3.8.2. pontban megadott fogalom-meghatározások alkalmazandók.

3.8.3.4. A raktér hosszára vonatkozó követelményeknek azonban a raktér padlójának szintjén a jármű középvonalán áthaladó hosszanti síkban elhelyezkedő vízszintes vonal mentén teljesülniük kell.

4. A járműveknek a terepjárók kategóriájába való besorolásának kritériumai

4.1. Az M_1 és N_1 kategóriájú járműveket a terepjárók kategóriájába kell sorolni, ha egyidejűleg megfelelnek az összes alábbi feltételnek:

- a) legalább egy első és legalább egy hátsó tengelyüket egyidejű meghajtásra tervezték, függetlenül attól, hogy valamelyik tengely meghajtása kikapcsolható-e;
- b) legalább egy differenciálmű-zárral vagy legalább egy hasonló hatású mechanizmussal rendelkeznek;
- c) önálló járműként fel tudnak menni egy legalább 25 %-os emelkedőn;
- d) az alábbi hat követelmény közül ötnek megfelelnek:
 - i. a megközelítési szög legalább 25° ;
 - ii. az elhagyási szög legalább 20° ;

- iii. a terepszög legalább 20°;
 - iv. a szabad magasság az első tengely alatt legalább 180 mm;
 - v. a szabad magasság a hátsó tengely alatt legalább 180 mm;
 - vi. a szabad magasság a tengelyek között legalább 200 mm.
- 4.2. A legfeljebb 12 tonna legnagyobb tömegű M₂, N₂ vagy M₃ kategóriájú járműveket a terepjárók alkategóriájába kell sorolni, ha megfelelnek az a) pontban említett feltételnek, vagy egyidejűleg mind a b), mind a c) pontban említett feltételeknek:
- a) tengelyeik egyidejűleg meghajthatók, függetlenül attól, hogy egy vagy több tengely meghajtását ki lehet-e kapcsolni;
 - b)
 - i. legalább egy első és legalább egy hátsó tengelyüket egyidejű meghajtásra tervezték, függetlenül attól, hogy valamelyik tengely meghajtása kikapcsolható-e;
 - ii. legalább egy differenciálmű-zárral vagy egy azonos hatású mechanizmussal rendelkeznek;
 - iii. önálló járműként fel tudnak menni egy 25 %-os emelkedőn;
 - c) amennyiben legnagyobb tömegük nem haladja meg a 7,5 tonnát, az alábbi hat követelmény közül legalább ötnnek, illetve ha tömegük több mint 7,5 tonna, legalább négynek megfelelnek:
 - i. a megközelítési szög legalább 25°;
 - ii. az elhagyási szög legalább 25°;
 - iii. a terepszög legalább 25°;
 - iv. a szabad magasság az első tengely alatt legalább 250 mm;
 - v. a tengelyek közötti szabad magasság legalább 300 mm;
 - vi. a szabad magasság a hátsó tengely alatt legalább 250 mm.
- 4.3. A 12 tonnánál nagyobb tömegű M₃ vagy N₃ kategóriájú járműveket a terepjárók alkategóriájába kell sorolni, ha megfelelnek az a) pontban említett feltételnek, vagy egyidejűleg mind a b), mind a c) pontban említett feltételeknek:
- a) tengelyeik egyidejűleg meghajthatók, függetlenül attól, hogy egy vagy több tengely meghajtását ki lehet-e kapcsolni;
 - b)
 - i. legalább a tengelyek felét (illetve háromtengelyű jármű esetében két tengelyt, öttengelyű esetében pedig három tengelyt) egyidejű meghajtásra tervezték, függetlenül attól, hogy valamelyik tengely meghajtása kikapcsolható-e;
 - ii. legalább egy differenciálmű-zárral vagy legalább egy hasonló hatású mechanizmussal rendelkeznek;
 - iii. önálló járműként fel tudnak menni egy 25 %-os emelkedőn;
 - c) az alábbi hat követelmény közül legalább négynek megfelelnek:
 - i. a megközelítési szög legalább 25°;
 - ii. az elhagyási szög legalább 25°;
 - iii. a terepszög legalább 25°;
 - iv. a szabad magasság az első tengely alatt legalább 250 mm;
 - v. a tengelyek közötti szabad magasság legalább 300 mm;
 - vi. a szabad magasság a hátsó tengely alatt legalább 250 mm.
- 4.4. Az ebben a szakaszban említett geometriai követelményeknek való megfelelés ellenőrzésére szolgáló eljárás leírását az 1. függelék tartalmazza.

5. Különleges rendeltetésű járművek

	Név	Kód	Fogalommeghatározás
5.1.	Lakóautó	SA	Szálláshelyet magában foglaló, M kategóriájú jármű, amely legalább az alábbi felszereléseket tartalmazza: a) ülések és asztal; b) alvóhely, amely az ülésekből átalakítható is lehet; c) főzőalkalmatlanság; d) tárolóhely. Ezeket a felszereléseket a lakótérben szilárdan rögzíteni kell. Az asztal azonban olyan kialakítású is lehet, hogy könnyűszerrel el lehessen távolítani.
5.2.	Páncélozott jármű	SB	A szállított utasok vagy áruk védelmére szolgáló, golyóálló páncéllemezzel ellátott jármű.
5.3.	Mentőjármű	SC	Beteg vagy sérült személyek szállítására szolgáló, M kategóriájú jármű, amely erre a célra különleges felszereléssel rendelkezik. A betegtér meg kell, hogy feleljen az EN 1789:2007 „Mentőautók és felszerelésük – betegszállító autók” szabvány műszaki követelményeinek, a 6.5. szakasz kivételével („A felszerelések jegyzéke”).
5.4.	Halottszállító kocsik	SD	Elhunyt személyek szállítására szolgáló, M kategóriájú jármű, amely erre a célra különleges felszereléssel rendelkezik.
5.5.	Kerekes székkel használható jármű	SH	Olyan M ₁ kategóriájú jármű, amelyet kifejezetten úgy terveztek vagy alakítottak át, hogy alkalmas legyen egy vagy több, kerekes székben ülő személlyel való közúti közlekedésre.
5.6.	Lakókocsi	SE	Az ISO 3833:1977 szabvány 3.2.1.3. fogalmának megfelelő, O kategóriájú jármű.
5.7.	Önjáró daru	SF	N ₃ kategóriájú, különleges rendeltetésű jármű, amely árufuvarozásra nem alkalmas, és legalább 400 kNm emelőnyomatékú daruval rendelkezik.
5.8.	Különleges csoport	SG	Azok a különleges rendeltetésű járművek, amelyek nem tartoznak az ebben a szakaszban említett egyik meghatározásba sem.
5.9.	Utánfutó-átalakító	SJ	Olyan O kategóriájú jármű, amelyet nyeregszerkezettel szereltek fel a félpótkocsi alátámasztása céljából, hogy ez utóbbi pótkocsiként működjön.
5.10.	Kivételes rakományt szállító pótkocsi	SK	Olyan O ₄ kategóriájú jármű, amelyet oszthatatlan rakomány szállítására terveztek, és amelyre méretei miatt sebesség- és közlekedési korlátozások érvényesek. Ide tartoznak a hidraulikus modulokkal rendelkező pótkocsik, függetlenül attól, hogy hány ilyen moduljuk van.

6. Megjegyzések

- 6.1. A típusjóváhagyás nem adható meg az alábbiakra:
- az e melléklet A. részének 5. szakaszában meghatározott utánfutó-átalakító;
 - az e melléklet C. részének 4. szakaszában meghatározott merev vonórudas pótkocsi;
 - azok a pótkocsik, amelyekben a közúti közlekedés során személyeket lehet szállítani.
- 6.2. A 6.1. bekezdés nem sérti a kis sorozatban gyártott járművek nemzeti típusjóváhagyására vonatkozó 23. cikk rendelkezéseit.

B. RÉSZ

A járműtípusokra, -változatokra és -kivitelekre vonatkozó kritériumok

1. M₁ kategória

1.1. Járműtípus

- 1.1.1. Egy „járműtípus” olyan járművekből áll, amelyek az alább felsorolt minden jellemző tekintetében megegyeznek:

- a) a gyártó vállalat neve;
- Ha a vállalat jogi formája vagy tulajdonjoga megváltozik, az nem jár azzal, hogy új jóváhagyást kell kiadni.
- b) önhordó felépítmény esetében a felépítmény legfontosabb elemeinek kialakítása és összeszerelése;
- Értelemszerűen ugyanez vonatkozik az olyan járművekre is, amelyek felépítményét szegecseléssel vagy hegesztéssel rögzítették egy külön keretre.
- c) több szakaszban épített járművek esetében az előző szakaszban gyártott jármű gyártója és típusa.
- 1.1.2. Ha a gyártó a felépítmény padló részét, valamint közvetlenül a szélvédő kiöblösödése előtt elhelyezkedő, a felépítmény elülső részét alkotó legfontosabb elemeket különböző típusú felépítmények (pl. limuzin és kupé) gyártására használja, az érintett járműveket az 1.1.1. b) pontban foglalt követelményektől eltérve ugyanolyan típusúnak lehet tekinteni. Ezt a gyártónak kell bizonyítékokkal alátámasztania.
- 1.1.3. Egy típus legalább egy változatból és egy kivitelből áll.
- 1.2. Változat
- 1.2.1. Egy járműtípuson belüli „változatba” azok a járművek tartoznak, amelyek az alább felsorolt minden szerkezeti jellemző tekintetében megegyeznek:
- a) az oldalsó ajtók száma vagy a felépítmény típusa a C. rész 1. szakaszában található meghatározás szerint, amennyiben a gyártó az 1.1.2. pontban megadott kritériumot alkalmazza;
- b) a motor a következő szerkezeti jellemzők tekintetében:
- az energiaellátás típusa (belső égésű motor, elektromos motor, egyéb);
 - működési elv (külső gyújtás, kompressziós gyújtás, egyéb);
 - belső égésű motor esetében a hengerek száma és elrendezése (L4, V6 vagy egyéb);
- c) a tengelyek száma;
- d) a hajtott tengelyek száma és összekapcsolása;
- e) a kormányzott tengelyek száma;
- f) a készültségi fok (pl. teljes/nem teljes).
- 1.3. Kivitel
- 1.3.1. Egy változaton belüli „kivitelbe” azok a járművek tartoznak, amelyek az alább felsorolt minden jellemző tekintetében megegyeznek:
- a) a műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg;
- b) belső égésű motor esetében a motor hengerűrtartalma;
- c) a motor legnagyobb leadott teljesítménye vagy a legnagyobb folyamatos névleges teljesítmény (elektromos motor);
- d) tüzelőanyag jellege (benzin, gázolaj, PB-gáz, kettős tüzelőanyag vagy egyéb);
- e) az ülőhelyek legnagyobb száma;
- f) elhaladási zajszint;
- g) kipufogógáz-kibocsátási szint (pl. Euro V, Euro VI vagy egyéb);
- h) vegyes vagy súlyozott, vegyes CO₂-kibocsátás;
- i) villamosenergia-fogyasztás (súlyozott, vegyes);
- j) vegyes vagy súlyozott, vegyes tüzelőanyag-fogyasztás;
- k) a 443/2009/EK rendelet 12. cikkében meghatározott, innovatív technológiák egyedi kombinációjának megléte ⁽¹⁾.

(¹) HL L 140., 2009.6.5., 1. o.

2. **M₂ és M₃ kategória**

2.1. Járműtípus

2.1.1. Egy „járműtípus” olyan járművekből áll, amelyek az alább felsorolt minden jellemző tekintetében megegyeznek:

a) a gyártó vállalat neve;

Ha a vállalat jogi formája vagy tulajdonjoga megváltozik, az nem jár azzal, hogy új jóváhagyást kell kiadni.

b) kategória;

c) a szerkezet és a kialakítás alábbi jellemzői:

i. az alvázat alkotó legfontosabb elemek kialakítása és szerkezete;

ii. önhordó felépítmény esetében a felépítményt alkotó legfontosabb elemek kialakítása és szerkezete;

d) a szintek száma (egy- vagy kétszintes);

e) elemek száma (mereven rögzített/csuklósan összekapcsolt);

f) a tengelyek száma;

g) az energiaellátás módja (fedélzeti vagy külső);

h) több szakaszban épített járművek esetében az előző szakaszban gyártott jármű gyártója és típusa.

2.1.2. Egy típus legalább egy változattól és egy kivitelből áll.

2.2. Változat

2.2.1. Egy járműtípuson belüli „változatba” azok a járművek tartoznak, amelyek az alább felsorolt minden szerkezeti jellemző tekintetében megegyeznek:

a) a felépítmény típusa, a C. rész 2. szakaszában található meghatározás szerint;

b) járműosztály vagy járműosztályok kombinációja a 2001/85/EK irányelv I. mellékletének 2.1.1. pontjában meghatározottak szerint (csak teljes és befejezett járművek esetében);

c) a készültségi fok (pl. teljes/nem teljes/befejezett);

d) a motor a következő szerkezeti jellemzők tekintetében:

i. az energiaellátás típusa (belső égésű motor, elektromos motor, egyéb);

ii. működési elv (külső gyújtás, kompressziós gyújtás, egyéb);

iii. belső égésű motor esetében a hengerek száma és elrendezése (L6, V8 vagy egyéb).

2.3. Kivitel

2.3.1. Egy változaton belüli „kivitelbe” azok a járművek tartoznak, amelyek az alább felsorolt minden jellemző tekintetében megegyeznek:

a) a műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg;

b) alkalmas-e a jármű pótkocsi vontatására, vagy sem;

c) belső égésű motor esetében a motor hengerűrtartalma;

d) a motor legnagyobb leadott teljesítménye vagy a legnagyobb folyamatos névleges teljesítmény (elektromos motor);

e) tüzelőanyag jellege (benzin, gázolaj, PB-gáz, kettős tüzelőanyag vagy egyéb);

f) elhaladási zajsztint;

g) kipufogógáz-kibocsátási szint (pl. Euro IV, Euro V vagy egyéb).

3. **N₁ kategória**

3.1. Járműtípus

3.1.1. Egy „járműtípus” olyan járművekből áll, amelyek az alább felsorolt minden jellemző tekintetében megegyeznek:

a) a gyártó vállalat neve;

Ha a vállalat jogi formája vagy tulajdonjoga megváltozik, az nem jár azzal, hogy új jóváhagyást kell kiadni.

- b) önhordó felépítmény esetében a felépítmény legfontosabb részeinek kialakítása és összeszerelése;
 - c) nem önhordó felépítmény esetében az alvázat alkotó legfontosabb elemek kialakítása és szerkezete;
 - d) több szakaszban épített járművek esetében az előző szakaszban gyártott jármű gyártója és típusa.
- 3.1.2. Ha a gyártó a felépítmény padló részét, valamint közvetlenül a szélvédő kiöblösödése előtt elhelyezkedő, a felépítmény elülső részét alkotó legfontosabb elemeket különböző típusú felépítmények (pl. eltérő tengelytávokkal és tetőmagasságokkal rendelkező zárt áruszállító és tehergépkocsi) gyártására használja, az érintett járműveket a 3.1.1. b) pontban foglalt követelményektől eltérve ugyanolyan típusúnak lehet tekinteni. Ezt a gyártónak kell bizonyítékokkal alátámasztania.
- 3.1.3. Egy típus legalább egy változatból és egy kivitelből áll.
- 3.2. Változat
- 3.2.1. Egy járműtípuson belüli „változatba” azok a járművek tartoznak, amelyek az alább felsorolt minden szerkezeti jellemző tekintetében megegyeznek:
- a) az oldalsó ajtók száma vagy a felépítmény típusa a C. rész 3. szakaszában található meghatározás szerint (teljes és befejezett járművek esetében), amennyiben a gyártó a 3.1.2. pontban megadott kritériumot alkalmazza;
 - b) a készültségi fok (pl. teljes/nem teljes/befejezett);
 - c) a motor a következő szerkezeti jellemzők tekintetében:
 - i. az energiaellátás típusa (belső égésű motor, elektromos motor, egyéb);
 - ii. működési elv (külső gyújtás, kompressziós gyújtás, egyéb);
 - iii. belső égésű motor esetében a hengerek száma és elrendezése (L6, V8 vagy egyéb);
 - d) a tengelyek száma;
 - e) a hajtott tengelyek száma és összekapcsolása;
 - f) a kormányzott tengelyek száma.
- 3.3. Kivitel
- 3.3.1. Egy változaton belüli „kivitelbe” azok a járművek tartoznak, amelyek az alább felsorolt minden jellemző tekintetében megegyeznek:
- a) a műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg;
 - b) belső égésű motor esetében a motor hengerűrtartalma;
 - c) a motor legnagyobb leadott teljesítménye vagy a legnagyobb folyamatos névleges teljesítmény (elektromos motor);
 - d) tüzelőanyag jellege (benzin, gázolaj, PB-gáz, kettős tüzelőanyag vagy egyéb);
 - e) az ülőhelyek legnagyobb száma;
 - f) elhaladási zajszint;
 - g) kipufogógáz-kibocsátási szint (pl. Euro V, Euro VI vagy egyéb);
 - h) vegyes vagy súlyozott, vegyes CO₂-kibocsátás;
 - i) villamosenergia-fogyasztás (súlyozott, vegyes);
 - j) vegyes vagy súlyozott, vegyes tüzelőanyag-fogyasztás.
4. **N₂ és N₃ kategória**
- 4.1. Járműtípus
- 4.1.1. Egy „járműtípus” olyan járművekből áll, amelyek az alább felsorolt minden alapvető jellemző tekintetében megegyeznek:
- a) a gyártó vállalat neve;
Ha a vállalat jogi formája vagy tulajdonjoga megváltozik, az nem jár azzal, hogy új jóváhagyást kell kiadni.
 - b) kategória;
 - c) az alváz kialakítása és szerkezete, amely tekintetében egy adott termékvonal megegyezik;
 - d) a tengelyek száma;
 - e) több szakaszban épített járművek esetében az előző szakaszban gyártott jármű gyártója és típusa.
- 4.1.2. Egy típus legalább egy változatból és egy kivitelből áll.

4.2. Változat

4.2.1. Egy járműtípuson belüli „változatba” azok a járművek tartoznak, amelyek az alább felsorolt minden szerkezeti jellemző tekintetében megegyeznek:

- a) a C. rész 3. szakaszában és a 2. függelékben említett felépítménykialakítás vagy felépítménytípus (csak teljes és befejezett járművek esetében);
- b) a készültségi fok (pl. teljes/nem teljes/befejezett);
- c) a motor a következő szerkezeti jellemzők tekintetében:
 - i. az energiaellátás típusa (belső égésű motor, elektromos motor, egyéb);
 - ii. működési elv (külső gyújtás, kompressziós gyújtás, egyéb);
 - iii. belső égésű motor esetében a hengerek száma és elrendezése (L6, V8 vagy egyéb);
- d) a hajtott tengelyek száma és összekapcsolása;
- e) a kormányzott tengelyek száma.

4.3. Kivétel

4.3.1. Egy változaton belüli „kivételbe” azok a járművek tartoznak, amelyek az alább felsorolt minden jellemző tekintetében megegyeznek:

- a) a műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg;
- b) alkalmas-e a jármű az alábbi pótkocsi vontatására, vagy sem:
 - i. fékezetlen pótkocsi;
 - ii. ráfutó fékezésű pótkocsi, az ENSZ-EGB 13. sz. előírásának 2.12. szakasza szerint;
 - iii. átmenő vagy félig átmenő fékezésű pótkocsi, az ENSZ-EGB 13. sz. előírásának 2.9. és 2.10. szakasza szerint;
 - iv. O₄ kategóriájú pótkocsi, amely a teljes szerelvény legnagyobb tömegét nem növeli 44 tonnánál nagyobbra;
 - v. O₄ kategóriájú pótkocsi, amely a teljes szerelvény legnagyobb tömegét 44 tonnánál nagyobbra növeli;
- c) a motor hengerűrtartalma;
- d) a motor legnagyobb leadott teljesítménye;
- e) tüzelőanyag jellege (benzin, gázolaj, PB-gáz, kettős tüzelőanyag vagy egyéb);
- f) elhaladási zajszint;
- g) kipufogógáz-kibocsátási szint (pl. Euro IV, Euro V vagy egyéb).

5. O₁ és O₂ kategória

5.1. Járműtípus

5.1.1. Egy „járműtípus” olyan járművekből áll, amelyek az alább felsorolt minden jellemző tekintetében megegyeznek:

- a) a gyártó vállalat neve;

Ha a vállalat jogi formája vagy tulajdonjoga megváltozik, az nem jár azzal, hogy új jóváhagyást kell kiadni.

- b) kategória;

- c) a C. rész 4. szakaszában meghatározott típus;

- d) a szerkezet és a kialakítás alábbi jellemzői:
- i. az alvázat alkotó legfontosabb elemek kialakítása és szerkezete;
 - ii. önhordó felépítmény esetében a járműfelépítményt alkotó legfontosabb elemek kialakítása és szerkezete;
- e) a tengelyek száma;
- f) több szakaszban épített járművek esetében az előző szakaszban gyártott jármű gyártója és típusa.
- 5.1.2. Egy típus legalább egy változatból és egy kivitelből áll.
- 5.2. Változat
- 5.2.1. Egy járműtípuson belüli „változatba” azok a járművek tartoznak, amelyek az alább felsorolt minden szerkezeti jellemző tekintetében megegyeznek:
- a) a 2. függelékben említett felépítménytípus (teljes és befejezett járművek esetében);
 - b) az elkészültség foka (pl. teljes/nem teljes/befejezett);
 - c) a fékrendszer típusa (pl. fékezetlen/ráfutófék/külső energiaforrású).
- 5.3. Kivitel
- 5.3.1. Egy változaton belüli „kivitelbe” azok a járművek tartoznak, amelyek az alább felsorolt minden jellemző tekintetében megegyeznek:
- a) a műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg;
 - b) a felfüggesztés típusa (lég-, acél- vagy gumifelfüggesztés, torziós rúd vagy egyéb);
 - c) a vonórúd típusa (háromszög, cső vagy egyéb).
6. **O₃ és O₄ kategória**
- 6.1. Járműtípus
- 6.1.1. Egy „járműtípus” olyan járművekből áll, amelyek az alább felsorolt minden jellemző tekintetében megegyeznek:
- a) a gyártó vállalat neve;
Ha a vállalat jogi formája vagy tulajdonjoga megváltozik, az nem jár azzal, hogy új jóváhagyást kell kiadni.
 - b) kategória;
 - c) a pótkocsi típusa a C. rész 4. szakaszában megadott fogalommeghatározásokhoz viszonyítva;
 - d) a szerkezet és a kialakítás alábbi jellemzői:
 - i. az alvázat alkotó legfontosabb elemek kialakítása és szerkezete;
 - ii. önhordó felépítménnyel rendelkező pótkocsik esetében a járműfelépítményt alkotó legfontosabb elemek kialakítása és szerkezete;
 - e) a tengelyek száma;
 - f) több szakaszban épített járművek esetében az előző szakaszban gyártott jármű gyártója és típusa.
- 6.1.2. Egy típus legalább egy változatból és egy kivitelből áll.
- 6.2. Változatok
- 6.2.1. Egy járműtípuson belüli „változatba” azok a járművek tartoznak, amelyek az alább felsorolt minden szerkezeti és kialakítási jellemző tekintetében megegyeznek:
- a) a 2. függelékben említett felépítménytípus (teljes és befejezett járművek esetében);
 - b) a készültségi fok (pl. teljes/nem teljes/befejezett);
 - c) a felfüggesztés típusa (acél-, lég- vagy hidraulikus felfüggesztés);
 - d) a következő műszaki jellemzők:
 - i. meghosszabbítható-e az alváz, vagy sem;
 - ii. rakfelület magassága (normális, mély rakterű, félig mély rakterű stb. pótkocsi).

6.3. Változatok

6.3.1. Egy változaton belüli „kivitelbe” azok a járművek tartoznak, amelyek az alább felsorolt minden jellemző tekintetében megegyeznek:

- a) a műszakilag megengedett legnagyobb össztömeg;
- b) a 96/53/EK irányelv I. mellékletének 3.2. és 3.3. pontjában említett, az egy tengelycsoportot alkotó két egymás utáni tengely közötti távolság szerinti alcsoportok, illetve azok kombinációja;
- c) a tengelyek meghatározása az alábbiak szerint:
 - i. felemelhető tengelyek (száma és helye);
 - ii. terhelésátcsoportosító tengelyek (száma és helye);
 - iii. kormányzott tengelyek (száma és helye).

7. Közös követelmények valamennyi járműkategóriára

7.1. Ha egy jármű legnagyobb tömege vagy az ülőhelyek száma vagy mindkettő alapján több kategóriába is beletartozik, a gyártó döntheti el, hogy melyik járműkategóriára vonatkozó kritériumokat alkalmazza a változatok és kivételek meghatározásához.

7.1.1. Példák:

- a) az „A” jármű típusjóváahagyását legnagyobb tömege alapján N_1 és N_2 kategóriájú jármű (3,5, illetve 4,2 tonna) típusjóváahagyásaként is meg lehet adni. Ebben az esetben az N_1 kategóriára vonatkozó paramétereket az N_2 kategóriába tartozó járműre is lehet alkalmazni (és fordítva);
- b) a »B« jármű típusjóváahagyását ülőhelyeinek száma alapján M_1 és M_2 kategóriájú jármű (7+1, illetve 10+1 ülőhely) típusjóváahagyásaként is meg lehet adni; az M_1 kategóriára vonatkozó paramétereket az M_2 kategóriába tartozó járműre is lehet alkalmazni (és fordítva).

7.2. Egy N kategóriájú jármű típusát az M_1 vagy M_2 kategóriára előírt rendelkezések szerint is jóvá lehet hagyni (az esettől függően), ha a többlépcsős típus-jóváahagyási eljárás következő szakaszában egy ilyen kategóriájú járművé kívánják átalakítani.

7.2.1. Ez csak a nem teljes járművek esetében megengedett.

Ezeket a járműveket egyedi változatokkal kell azonosítani, amelyet az alapjármű gyártója ad ki.

7.3. A típus, a változat és a kivitel jelölése

7.3.1. A gyártó egy római betűkből és/vagy arab számokból álló alfanumerikus kódot rendel minden egyes járműtípushoz, -változathoz és -kivitelhez.

Zárójelek és kötőjelek használata megengedett, amennyiben azok nem egy betűt vagy egy számot helyettesítenek.

7.3.2. A teljes kód a következőképpen tevődik össze: típus-változat-kivitel.

7.3.3. A kódnak világosan és egyértelműen azonosítania kell a jármű műszaki jellemzőinek egyedi kombinációját az e melléklet B. részében meghatározott kritériumok alapján.

7.3.4. Ugyanazon gyártó használhatja ugyanazt a kódot ugyanazon járműtípus meghatározására, ha ez utóbbi két vagy több kategóriába tartozik.

7.3.5. Ugyanazon gyártó nem használhatja ugyanazt a kódot járműtípus meghatározására ugyanazon járműkategórián belüli több típusjóváahagyás esetében.

7.4. A teljes kódot alkotó jelek száma

7.4.1. A jelek száma nem lehet több, mint:

- a) 15 a járműtípus kódja esetében;
- b) 25 a változat kódja esetében;
- c) 35 a kivitel kódja esetében.

7.4.2. A teljes alfanumerikus kód legfeljebb 75 jeltől állhat.

7.4.3. Ha a teljes kódot használják, ki kell hagyni egy szóközt a típust, a változatot és a kivitel jelölő jelek között.

Példa: 159af[...szóköz]0054[...szóköz]977k(BE).

C. RÉSZ

A felépítménytípusok meghatározása

0. Általános rendelkezések

- 0.1. Az I. melléklet 9. szakaszában és a III. melléklet 1. részében említett felépítménytípusokat, valamint a IX. melléklet 38. pontjában említett karosszériakódot kódokkal kell beazonosítani.

A kódok listája elsősorban a teljes és befejezett járművekre vonatkozik.

- 0.2. Az M kategóriájú járművek esetében a felépítménytípusnak két betűből kell állnia, az 1. és 2. szakaszban foglaltak szerint.
- 0.3. Az N és O kategóriájú járművek esetében a felépítménytípusnak két betűből kell állnia, a 3. és 4. szakaszban foglaltak szerint.
- 0.4. Szükség esetén (különösen a 3.1. és 3.6., illetve a 4.1–4.4. pontban említett felépítménytípusok esetén) a kódokat két számjeggyel is ki lehet egészíteni.
- 0.4.1. A számjegyek listája e melléklet 2. függelékében található.
- 0.5. A különleges rendeltetésű járművek esetében a használandó felépítménytípus a járműkategóriához kapcsolódik.

1. M₁ kategóriájú járművek

Hivatk.	Kód	Megnevezés	Fogalommeghatározás
1.1.	AA	Limuzin	Az ISO 3833-1977 szabvány 3.1.1.1. fogalommeghatározásának megfelelő jármű, amelynek legalább négy oldalablaka van.
1.2.	AB	Ferdehátú limuzin	Az 1.1. pontban meghatározott limuzin, amelynek a hátsó része ferde.
1.3.	AC	Kombi	Az ISO 3833-1977 szabvány 3.1.1.4. fogalommeghatározásának megfelelő jármű.
1.4.	AD	Kupé	Az ISO 3833-1977 szabvány 3.1.1.5. fogalommeghatározásának megfelelő jármű.
1.5.	AE	Kabrió	Az ISO 3833-1977 szabvány 3.1.1.6. fogalommeghatározásának megfelelő jármű. A kabrióknak azonban nincs feltétlenül ajtaja.
1.6.	AF	Többcélú jármű	Az AA–AE és az AG kód alatt meghatározottaktól különböző, egy utasterű jármű, amely személyek és poggyászuk, illetve alkalmadtán áruk szállítására szolgál.
1.7.	AG	Kombi teherautó	Az ISO 3833-1977 szabvány 3.1.1.4.1. fogalommeghatározásának megfelelő jármű. A csomagtérnek azonban teljesen el kell különülnie az utastértől. Ezenkívül a vezető ülőhelyének referenciapontja nem kell, hogy a járművet alátámasztó felület felett legalább 750 mm-re legyen.

2. M₂ vagy M₃ kategóriájú járművek

Hivatk.	Kód	Megnevezés	Fogalommeghatározás
2.1.	CA	Egyszintes jármű	Olyan jármű, amelyben a személyszállításra kialakított helyek egy szinten, illetve úgy helyezkednek el, hogy nem alkotnak két egymásra fölötti szintet.
2.2.	CB	Kétszintes jármű	A 2001/85/EK irányelv I. mellékletének 2.1.6. pontjában meghatározott jármű.
2.3.	CC	Egyszintes, csuklós jármű	A 2001/85/EK irányelv I. mellékletének 2.1.3. pontjában meghatározott egyszintes jármű.
2.4.	CD	Kétszintes, csuklós jármű	A 2001/85/EK irányelv I. mellékletének 2.1.3.1. pontjában meghatározott jármű.

Hivatk.	Kód	Megnevezés	Fogalommeghatározás
2.5.	CE	Alacsony padlós, egyszintes jármű	A 2001/85/EK irányelv I. mellékletének 2.1.4. pontjában meghatározott egyszintes jármű.
2.6.	CF	Alacsony padlós, kétszintes jármű	A 2001/85/EK irányelv I. mellékletének 2.1.4. pontjában meghatározott kétszintes jármű.
2.7.	CG	Csuklós, alacsony padlós, egyszintes jármű	A 2.3. és 2.5. pontban megadott műszaki jellemzőket egyesítő jármű.
2.8.	CH	Csuklós, alacsony padlós, kétszintes jármű	A 2.4. és 2.6. pontban megadott műszaki jellemzőket egyesítő jármű.
2.9.	CI	Nyitott tetejű, egyszintes jármű	Jármű részleges tetővel vagy tető nélkül.
2.10.	CJ	Nyitott tetejű kétszintes jármű	Olyan jármű, amely emeletének egyáltalán vagy részben nincs teteje.
2.11.	CX	Buszalváz	Olyan nem teljes jármű, amely pusztán az alvázkeretből vagy csőszerelvényből, a meghajtórendszerből és a tengelyekből áll, és amelyet a teherfuvarozó szükségleteinek megfelelő felépítménnyel egészítenek ki.

3. N₁, N₂ vagy N₃ kategóriájú járművek

Hivatk.	Kód	Megnevezés	Fogalommeghatározás
3.1.	BA	Tehergépjármű	Olyan jármű, amelyet kizárólag vagy elsősorban áruszállításra terveztek és építettek. Pótkocsit is vontathat.
3.2.	BB	Zárt áruszállító	Olyan tehergépjármű, amelyben a vezető egy térben helyezkedik el a rakománnyal.
3.3.	BC	Nyerges vontató	Olyan vontatójármű, amelyet kizárólag vagy elsősorban félpótkocsik vontatására terveztek és építettek.
3.4.	BD	Közúti vontató	Olyan vontatójármű, amelyet kizárólag vagy elsősorban a félpótkocsiktól különböző pótkocsik vontatására terveztek és építettek.
3.5.	BE	Pickup teherautó	Olyan, legfeljebb 3 500 kg legnagyobb tömegű jármű, amely ülőhelyei és raktere nem ugyanabban a térben helyezkednek el.
3.6.	BX	Járóképes alváz vezetőfülkével vagy motorházzal	Olyan nem teljes jármű, amely pusztán a (teljes vagy részleges) vezetőfülkéből, az alvázkeretből, a meghajtórendszerből és a tengelyekből áll, és amelyet a teherfuvarozó szükségleteinek megfelelő felépítménnyel egészítenek ki.

4. O kategóriájú járművek

Hivatk.	Kód	Megnevezés	Fogalommeghatározás
4.1.	DA	Félpótkocsi	Olyan pótkocsi, amelyet arra terveztek és építettek, hogy egy vontatóval vagy egy utánfutó-átalakítóval összekapcsolva a vontatójárműre vagy az utánfutó-átalakítóra jelentős függőleges terhelést fejtsen ki. A járműszerelvény összekapcsolásához használandó berendezésnek egy királycsapból és egy nyeregszerkezetből kell állnia.
4.2.	DB	Vonórudas pótkocsi	Olyan pótkocsi, amelynek legalább két tengelye van, amelyek közül legalább egy kormányzott tengely, amely: a) fél van szerelve egy (a pótkocsihoz képest) függőlegesen elmozduló vontatószerkezettel; és b) a vontatójárműre kevesebb mint 100 daN statikus függőleges terhelést továbbít.

Hivatk.	Kód	Megnevezés	Fogalommeghatározás
4.3.	DC	Középtengelyes pótkocsi	Olyan pótkocsi, amelynek tengelye(i) az (egyenletesen megterhelt) jármű súlypontjának közelében úgy helyezkedik (helyezkednek) el, hogy a vontatójárművet csak kis mértékű statikus függőleges erővel terhelje (terheljék), amely nem lépi túl a pótkocsi legnagyobb súlyának 10 %-át, illetve kisebb, mint 1 000 daN (a kettő közül a kisebb érték számít).
4.4.	DE	Merev vonórudas pótkocsi	Egytengelyes vagy egy tengelycsoportos, a középtengelyes pótkocsi fogalmának nem megfelelő pótkocsi, amelyet vonórúddal szereltek fel, amely szerkezeténél fogva legfeljebb 4 000 daN statikus terhelést továbbít a vontatójárműnek. A járműszerelvény összekapcsolásához használandó berendezés nem állhat királycsapból és nyeregszerkezetből.

1. függelék

Eljárás annak ellenőrzésére, hogy be lehet-e sorolni egy járművet a terepjárók kategóriájába**0. Általános rendelkezések**

- 0.1. A járművek terepjáróként való besorolásához az ebben a függelékben leírt eljárást kell alkalmazni.

1. A geometriai mérések vizsgálati feltételei

- 1.1. Az M_1 vagy N_1 kategóriájú járműveknek terheletlen állapotban kell lenniük; egy átlagos felnőtt férfi tömegének és méretének megfelelő próbabábut kell a vezetőülésre helyezni, a járművet fel kell tölteni tüzelőanyaggal, hűtőfolyadékkal, kenőanyaggal, és el kell látni szerszámokkal és egy tartalék kerékkel (ha a gyártó ezt mint szokásos tartozékot adja meg).

A próbabábut más, ugyanolyan tömegű eszközzel is lehet helyettesíteni.

- 1.2. Az 1.1. pontban említett járművektől eltérő járműveket műszakilag megengedett legnagyobb össztömegükig kell terhelni.

A tömeg tengelyek közötti eloszlása a vonatkozó kritériumoknak való megfelelés tekintetében a legrosszabb lehetőségnek kell, hogy megfeleljen.

- 1.3. A típust képviselő járművet az 1.1. és 1.2. pontban megadott állapotban át kell adni a műszaki szolgálatnak. A járműnek álló helyzetben kell lennie, kerekeinek egyenesen előre kell nézniük.

A talajnak, amelyen a méréseket végzik, a lehető legsimábbnak és legvízszintesebbnek kell lennie (legfeljebb 0,5 %-os lejtés megengedett).

2. A megközelítési, az elhagyási és a terepszögek mérése

- 2.1. A megközelítési szöget az ISO 612:1978 szabvány 6.10. pontja szerint kell mérni.

- 2.2. Az elhagyási szöget az ISO 612:1978 szabvány 6.11. pontja szerint kell mérni.

- 2.3. A terepszöget az ISO 612:1978 szabvány 6.9. pontja szerint kell mérni.

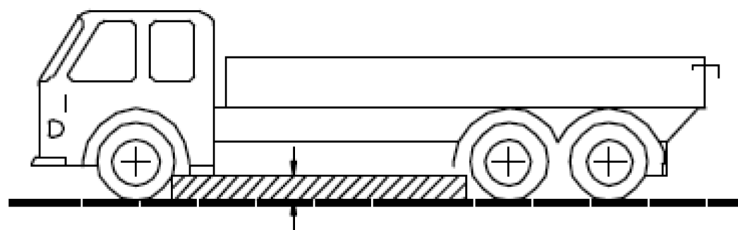
- 2.4. Az elhagyási szög mérésekor az állítható magasságú hátsó aláfutásgátlókat felső helyzetükbe lehet állítani.

- 2.5. A 2.4. pontban található leírás nem jelent arra vonatkozó kötelezettséget, hogy az alapjárművet eredeti berendezésként hátsó aláfutásgátlóval kell felszerelni. Az alapjármű gyártójának azonban értesíteni kell a következő szakasz gyártóját arról, hogy a járműnek teljesítenie kell az elhagyási szögre vonatkozó követelményeket, amennyiben hátsó aláfutásgátlóval szerelik fel.

3. A szabad magasság mérése

- 3.1. Szabad magasság a tengelyek között

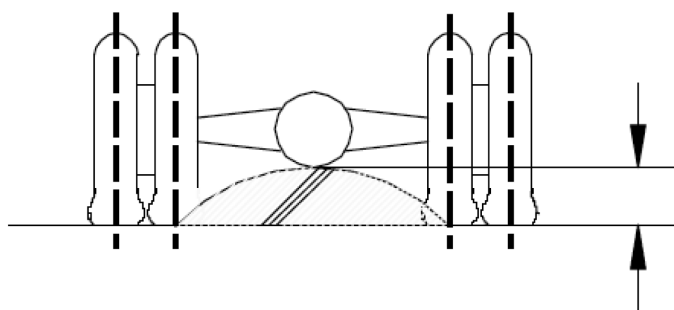
- 3.1.1. „Szabad magasság a tengelyek között”: a talaj síkja és a jármű legalacsonyabb rögzített pontja közötti legkisebb távolság. A fogalom meghatározás alkalmazásakor az első tengelycsoport utolsó tengelye és a hátsó tengelycsoport első tengelye közötti távolságot kell figyelembe venni.



3.1.2. A járműnek egy merev része sem nyúlhat be az ábrán árnyékolással jelölt területre.

3.2. Szabad magasság egy tengely alatt

3.2.1. „Szabad magasság egy tengely alatt”: egy tengelyen a kerekek (ikerabroncsok esetén a belső kerekek) abroncsnyoma középpontján áthaladó, a járműnek a kerekek közötti legalacsonyabb rögzített pontját érintő körív legmagasabb pontja alatti távolság.



3.2.2. A szabad magasság mérését szükség esetén minden tengelycsoport minden tengelyén el kell végezni.

4. Hegymászó képesség

4.1. „Hegymászó képesség”: a jármű azon képessége, hogy egy emelkedőn fel tudjon menni.

4.2. Az M₂, M₃, N₂ és N₃ kategóriájú, nem teljes és teljes járművek hegymászó képességének ellenőrzésére vizsgálatot kell végezni.

4.3. A vizsgálatot a műszaki szolgálat végzi el egy, a vizsgálandó járműtípust képviselő járművön.

4.4. A gyártó kérésére a XVI. mellékletben megadott feltételek mellett a jármű hegymászó képességét virtuális vizsgálatokkal is igazolni lehet.

5. Vizsgálati feltételek és vizsgálat sikerét/sikertelenségét eldöntő kritériumok

5.1. 2014. október 31-ig a 97/27/EK irányelv I. mellékletének 7.5. szakaszában leírt feltételek érvényesek.

2014. november 1-jétől a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelettel ⁽¹⁾ elfogadott vizsgálati feltételek alkalmazandóak, az említett rendelet 14. cikkével összhangban.

5.2. A járműnek állandó sebességen kell felmenni az emelkedőn, a kerekek hosszanti vagy oldalirányú megcsúszása nélkül.

⁽¹⁾ HL L 200., 2009.7.31., 1. o.

2. függelék

A különféle felépítményfajták kódjainak kiegészítésére használt számjegyek

- 01 Plató;
 - 02 Lenyitható oldalfal;
 - 03 Zárt doboz;
 - 04 Kondicionált felépítmény szigetelt falakkal és a belső hőmérséklet megtartására szolgáló berendezéssel;
 - 05 Kondicionált felépítmény szigetelt falakkal, de a belső hőmérséklet megtartására szolgáló berendezés nélkül;
 - 06 Elhúzzható ponyvás;
 - 07 Cserélhető felépítmény;
 - 08 Konténerszállító;
 - 09 Emelőhoroggal felszerelt járművek;
 - 10 Billenőplató;
 - 11 Tartály;
 - 12 Veszélyes áruk szállítására szolgáló tartály;
 - 13 Élőállat-szállító;
 - 14 Járműszállító;
 - 15 Betonkeverő;
 - 16 Betonszivattyús jármű;
 - 17 Rönkszállító;
 - 18 Hulladékgyűjtő jármű;
 - 19 Utcapró, takarító, csatornatisztító;
 - 20 Kompresszor;
 - 21 Csónakszállító;
 - 22 Siklórepülő-szállító;
 - 23 Kiskereskedelmi vagy kiállítási célokat szolgáló járművek;
 - 24 Autómentő;
 - 25 Létrás jármű;
 - 26 Darus tehergépjármű (de nem a II. melléklet A. részének 5. szakaszában meghatározott önjáró daru);
 - 27 Emelőkosaras gépjárművek;
 - 28 Talajfúró jármű;
 - 29 Alacsony padlós pótkocsi;
 - 30 Üvegszállító;
 - 31 Tűzoltóautó;
 - 99 Olyan felépítmény, amely nem szerepel ezen a listán.”
-

II. MELLÉKLET

A 2007/46/EK irányelv IV. melléklete a következőképpen módosul:

1. A IV. melléklet címét „**A JÁRMŰVEK EK-TÍPUSJÓVÁHAGYÁSÁHOZ SZÜKSÉGES KÖVETELMÉNYEK**” szöveg váltja fel.
2. A IV. melléklet I. részének 43. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„43	A felcsapódó víz elleni védelem	91/226/EKG irányelv	HL L 103., 1991.4.23., 5. o.					x	x	x	x	x	x	x
-----	---------------------------------	---------------------	---------------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

3. A IV. melléklet függelékének címét a „**A 22. cikk értelmében az M₁ kategóriájú, kis sorozatban gyártott járművek típusjóváahagyására vonatkozó jogszabályok**” szöveg váltja fel.

III. MELLÉKLET

A 2007/46/EK irányelv IX. melléklete a következőképpen módosul:

1. Az N₂ járműkategóriára (teljes és befejezett járművek) vonatkozó megfeleléségi nyilatkozat mintájának (2. oldal) 31. pontja helyére a következő szöveg lép:
„31. Felemelhető tengely(ek) elhelyezkedése: ...”
2. Az N₃ járműkategóriára (teljes és befejezett járművek) vonatkozó megfeleléségi nyilatkozat mintájának (2. oldal) 31. pontja helyére a következő szöveg lép:
„31. Felemelhető tengely(ek) elhelyezkedése: ...”
3. Az O₁ és O₂ járműkategóriára (teljes és befejezett járművek) vonatkozó megfeleléségi nyilatkozat mintájának (2. oldal) 31. pontja helyére a következő szöveg lép:
„31. Felemelhető tengely(ek) elhelyezkedése: ...”
4. Az O₃ és O₄ járműkategóriára (teljes és befejezett járművek) vonatkozó megfeleléségi nyilatkozat mintájának (2. oldal) 31. pontja helyére a következő szöveg lép:
„31. Felemelhető tengely(ek) elhelyezkedése: ...”
5. Az N₂ járműkategóriára (nem teljes járművek) vonatkozó megfeleléségi nyilatkozat mintájának (2. oldal) 31. pontja helyére a következő szöveg lép:
„31. Felemelhető tengely(ek) elhelyezkedése: ...”
6. Az N₃ járműkategóriára (nem teljes járművek) vonatkozó megfeleléségi nyilatkozat mintájának (2. oldal) 31. pontja helyére a következő szöveg lép:
„31. Felemelhető tengely(ek) elhelyezkedése: ...”
7. Az O₁ és O₂ járműkategóriára (nem teljes járművek) vonatkozó megfeleléségi nyilatkozat mintájának (2. oldal) 31. pontja helyére a következő szöveg lép:
„31. Felemelhető tengely(ek) elhelyezkedése: ...”
8. Az O₃ és O₄ járműkategóriára (nem teljes járművek) vonatkozó megfeleléségi nyilatkozat mintájának (2. oldal) 31. pontja helyére a következő szöveg lép:
„31. Felemelhető tengely(ek) elhelyezkedése: ...”
9. A IX. mellékletre vonatkozó magyarázó megjegyzések szövege a következőképpen módosul:
 - a) az a) magyarázó megjegyzés utolsó mondatát el kell hagyni;
 - b) az e) magyarázó megjegyzés a következő mondattal egészül ki:
„Az egyetlen tengellyel rendelkező középtengelyes pótkocsi esetében meg kell adni a vonószerkezet függőleges tengelye és a tengely közepe közötti vízszintes távolságot.”

IV. MELLÉKLET

A 2007/46/EK irányelv XI. melléklete a következőképpen módosul:

1. A XI. melléklet 2. függelékének 43. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„43	A felcsapódó víz elleni védelem	91/226/EGK irányelv					x	x	x	x	x	x	x
-----	---------------------------------	---------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

2. A XI. melléklet 4. függelékének 43. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„43	A felcsapódó víz elleni védelem	91/226/EGK irányelv					x	x	x	x	x	x	x
-----	---------------------------------	---------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---

3. Az 5. függelék és „A betűk jelentése” közé az alábbi 6. függelékot kell beilleszteni:

„6. függelék

Kivételes rakományt szállító pótkocsik

Sorszám	Tárgy	Jogszabály	O ₄ kategóriájú pótkocsi
3	Tüzelőanyag-tartályok/hátsó aláfutásátlók	70/221/EGK irányelv	X
4	Hátsó rendszám-tábla helye	70/222/EGK irányelv	X
5	Kormányzási erőkiejtés	70/311/EGK irányelv	X
9	Fékezés	71/320/EGK irányelv	X
10	Rádiózavar (elektromágneses összeférhetőség)	72/245/EGK irányelv	X
18	Hatóságilag előírt táblák	76/114/EGK irányelv	X
20	Világító- és fényjelző berendezések beszerelése	76/756/EGK irányelv	A + N
21	Fényvisszaverők	76/757/EGK irányelv	X
22	Méretjelzők, első (oldalsó) helyzetjelzők, hátsó (oldalsó) helyzetjelzők, féklámpák, oldalsó helyzetjelzők, nappali menetlámpák	76/758/EGK irányelv	X
23	Irányjelző lámpák	76/759/EGK irányelv	X
24	Hátsórendszám-tábla-megvilágító lámpák	76/760/EGK irányelv	X
28	Hátsó ködlámpák	77/538/EGK irányelv	X
29	Hátmeneti lámpák	77/539/EGK irányelv	X
36	Fűtés	2001/56/EGK irányelv	N/A
42	Oldalsó védelem	89/297/EGK irányelv	A
43	A felcsapódó víz elleni védelem	91/226/EGK irányelv	A

Sorszám	Tárgy	Jogszabály	O ₄ kategóriájú pótkocsi
46	Gumiabroncsok	92/23/EGK irányelv	I
48	Tömeg és méretek	97/27/EGK irányelv	X
50	Kapcsolószerkezetek	94/20/EGK irányelv	X
63	Általános biztonság	661/2009/EK rendelet	P/A"

4. „A betűk jelentése” című rész a következőképpen módosul:

a) Az L betű magyarázatának helyébe a következő szöveg lép:

„L: Az alkalmazás a jármű közúti közlekedése során való rendes használatra szánt ülésekre korlátozódik. A hátsó üléseken legalább két ponton rögzített övekhez szánt rögzítések szükségesek. Azokat az üléseket, amelyeket nem a jármű közúti közlekedése során való rendes használatra szántak, piktogram vagy megfelelő szövegezésű jelzés útján egyértelműen jelölni kell a használók számára.”

b) Az N/A jelzés magyarázata után a következő pontot kell beilleszteni:

„P/A: Ez a jogszabály részlegesen alkalmazandó. A pontos alkalmazási kört a 661/2009/EK rendelet végrehajtási intézkedései határozzák meg.”

c) A H betű magyarázata után a következő pontot kell beilleszteni:

„I: A gumiabroncsok típusát az ENSZ-EGB 54. sz. előírása követelményei szerint kell jóváhagyni, még akkor is, ha a jármű legnagyobb tervezési sebessége nem éri el a 80 km/h-t.

A terhelhetőséget a gumiabroncsgyártó beleegyezésével hozzá lehet igazítani a pótkocsi legnagyobb sebességéhez.”