

I

(Besluiten waarvan de publicatie voorwaarde is voor de toepassing)

RICHTLIJN 97/27/EG VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

van 22 juli 1997

betreffende de massa's en afmetingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, inzonderheid artikel 100 A,

Gezien het voorstel van de Commissie⁽¹⁾,

Gezien het advies van het Economisch en Sociaal Comité⁽²⁾,

In overeenstemming met de procedure van artikel 189 B van het Verdrag⁽³⁾,

- (1) Overwegende dat een volledige harmonisatie van de technische vereisten voor de goedkeuring van motorvoertuigen noodzakelijk is voor de goede werking van de interne markt, terwijl een hoog veiligheidsniveau voor het publiek wordt verzekerd;
- (2) Overwegende dat de technische voorschriften waaraan bepaalde categorieën voertuigen krachtens de nationale wetgevingen moeten voldoen onder meer betrekking hebben op hun massa's en afmetingen;
- (3) Overwegende dat deze voorschriften van lidstaat tot lidstaat verschillen; dat het derhalve noodzakelijk is dat alle lidstaten dezelfde voorschriften goedkeuren, hetzij als aanvulling, hetzij ter vervanging van hun bestaande regels, zodat met name de EG-typegoedkeuringsprocedure volgens Richtlijn 70/156/EEG van de Raad van 6 februari 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevin-

gen van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan voor elk type voertuig kan worden toegepast⁽⁴⁾;

- (4) Overwegende dat het wenselijk is de maximummassa's en -afmetingen van in de lidstaten te registreren motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan te harmoniseren overeenkomstig Richtlijn 96/53/EG van de Raad van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten⁽⁵⁾; dat voornoemde richtlijn uitsluitend van toepassing is op het verkeer op het grondgebied van de respectieve lidstaten en niet op de in Richtlijn 70/156/EEG vermelde technische eisen;
- (5) Overwegende dat in Richtlijn 96/53/EG bepaalde maximaal toegestane afmetingen zijn vastgesteld voor zowel het nationale als het internationale verkeer in de lidstaten met een bepaalde overgangstermijn voor de inwerkingtreding daarvan; dat een aantal andere maximaal toegestane afmetingen en de maximaal toegestane massa's alleen op het internationale verkeer van toepassing blijven;
- (6) Overwegende dat de harmonisatie van de toegestane maximummassa's van in de lidstaten te registreren motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan derhalve op korte termijn niet haalbaar blijkt, terwijl het daarentegen nu wel mogelijk blijkt de harmonisatie van de maximumafmetingen van de voertuigen zo veel mogelijk te voltooien en het vraagstuk van de massa's te regelen door de mogelijkheid te bieden van een uniforme procedure voor de bepaling van de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare massa's van voertuigen in iedere lidstaat, en naar een constante verhoging van

⁽¹⁾ PB nr. C 230 van 4. 9. 1991, blz. 46.

⁽²⁾ PB nr. C 49 van 24. 2. 1992, blz. 5.

⁽³⁾ Advies van het Europees Parlement van 12 februari 1992 (PB nr. C 67 van 16. 3. 1992, blz. 81), gemeenschappelijk standpunt van de Raad van 28 november 1996 (PB nr. C 41 van 10. 2. 1997, blz. 5) en besluit van het Europees Parlement van 9 april 1997 (PB nr. C 132 van 28. 4. 1997). Besluit van de Raad van 21 mei 1997.

⁽⁴⁾ PB nr. L 42 van 23. 2. 1970, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 96/79/EG (PB nr. L 18 van 21. 1. 1997, blz. 7).

⁽⁵⁾ PB nr. L 235 van 17. 9. 1996, blz. 59.

de veiligheid te streven, met name wat bepaalde categorieën aanhangwagens betreft;

- (7) Overwegende dat de lidstaten overeenkomstig artikel 4, leden 3 en 4, van Richtlijn 96/53/EG op hun grondgebied het verkeer van voertuigen van categorie N waarvan de afmetingen de in die richtlijn vastgelegde limieten overschrijden, mogen toestaan voor het vervoer van ondeelbare ladingen of voor bepaalde nationale vervoershandelingen die de internationale concurrentie op vervoersgebied niet wezenlijk aantasten; dat Richtlijn 96/53/EG wat voertuigen van de categorieën M₂ en M₃ betreft, alleen van toepassing is op het internationale verkeer; dat derhalve afwijkende goedkeuringen moeten worden toegestaan voor voertuigen waarvan de afmetingen de in deze richtlijn toegestane maximumafmetingen overschrijden en voor bepaalde andere kenmerken, en dat de lidstaten tevens de mogelijkheid moeten krijgen om overeenkomstig die afwijkende bepalingen goedgekeurde voertuigen te weigeren;
- (8) Overwegende dat deze richtlijn een van de bijzondere richtlijnen is waaraan moet zijn voldaan om te verzekeren dat de voertuigen voldoen aan de vereisten van de EG-typegoedkeuringsprocedure die is vastgesteld bij Richtlijn 70/156/EEG; dat de bepalingen van Richtlijn 70/156/EEG betreffende voertuigsystemen, onderdelen en afzonderlijke technische eenheden derhalve van toepassing zijn op deze richtlijn;
- (9) Overwegende dat krachtens artikel 3, lid 4, en artikel 4, lid 3, van Richtlijn 70/156/EEG in het bijzonder een inlichtingenformulier met de toepasselijke punten van bijlage I bij die richtlijn en tevens een op bijlage VI van die richtlijn gebaseerd goedkeuringsformulier met het oog op computerverwerking van de typegoedkeuring, als bijlage bij iedere bijzondere richtlijn moeten worden gevoegd;
- (10) Overwegende dat er speciale bepalingen voor niet-complete voertuigen zijn opgenomen om de goedkeuring van voltooide voertuigen in een tweede fase te vergemakkelijken;
- (11) Overwegende dat in deze richtlijn specifieke bepalingen zijn opgenomen om hefbare of belastbare assen in aanmerking te nemen; dat erkend wordt dat met dergelijke assen tevens rekening moet worden gehouden in Richtlijn 71/320/EEG van de Raad van 26 juli 1971 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de reminrichtingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan⁽¹⁾ en in Richtlijn 70/311/EEG van de Raad van 8 juni 1970 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende de stuurinrichtin-

gen van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan⁽²⁾;

- (12) Overwegende dat ook in Richtlijn 71/320/EEG specifieke bepalingen moeten worden opgenomen om beter rekening te houden met de technische voorwaarden waaronder voertuigen van de categorieën M₂, M₃ en N aanhangwagens mogen trekken;
- (13) Overwegende dat ook in Richtlijn 76/114/EEG van de Raad van 18 december 1975 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten inzake de voorgeschreven platen en gegevens, en de plaats en wijze waarop zij op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan moeten worden aangebracht⁽³⁾, specifieke bepalingen moeten worden opgenomen om er rekening mee te houden dat voertuigen in de lidstaten met verschillende massa's kunnen worden geregistreerd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Onder „voertuig” wordt in deze richtlijn verstaan een motorvoertuig of aanhangwagen als omschreven in artikel 2 en bijlage II van Richtlijn 70/156/EEG met uitzondering van voertuigen van categorie M₁.

Artikel 2

Een lidstaat mag niet weigeren de EG-typegoedkeuring of nationale typegoedkeuring te verlenen voor een type voertuig en de verkoop, de registratie, het in het verkeer brengen of het gebruik van een voertuig niet weigeren of verbieden om redenen die verband houden met de massa's en afmetingen, indien die voldoen aan de voorschriften van bijlage I.

Artikel 3

Een lidstaat mag echter weigeren de nationale typegoedkeuring te verlenen voor een type voertuig, of de verkoop, de registratie, het in het verkeer brengen of het gebruik van een voertuig weigeren of verbieden, of het bijbehorende certificaat van overeenstemming beschouwen als niet-geldig in de betekenis van artikel 7, lid 1, van Richtlijn 70/156/EEG, of het voertuig voorbehouden voor het vervoer van ondeelbare ladingen, indien dat

⁽¹⁾ PB nr. L 202 van 6. 9. 1971, blz. 37. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 91/422/EEG (PB nr. L 233 van 22. 8. 1991, blz. 21).

⁽²⁾ PB nr. L 133 van 18. 6. 1970, blz. 10. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 92/62/EEG (PB nr. L 199 van 18. 7. 1992, blz. 33).

⁽³⁾ PB nr. L 24 van 30. 1. 1976, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 78/507/EEG (PB nr. L 155 van 13. 6. 1978, blz. 31).

voertuig, goedgekeurd overeenkomstig deze richtlijn, onder de afwijking van punt 7 valt, en indien de afwijking in strijd is met de in die lidstaat geldende nationale eisen.

Artikel 4

Bij het verlenen van de nationale typegoedkeuring, de registratie en het verlenen van toestemming voor het in het verkeer brengen of het gebruik van volgens deze richtlijn goedgekeurde voertuigen kennen de lidstaten nationale voor registratie/in het verkeer brengen maximaal toelaatbare massa's aan die voertuigen toe overeenkomstig de toepasselijke nationaal toegestane maximummassa's. Voor de bepaling van die voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare massa's mogen de lidstaten een verzoek van de fabrikant om toepassing van de in bijlage IV beschreven procedure niet afwijzen.

Artikel 5

In afwijking van artikel 2 kunnen de lidstaten belastbare en hefbaar assen aan nationale technische eisen onderwerpen. De lidstaten mogen evenwel een verzoek van de fabrikant om toepassing van de technische eisen van punt 3 van bijlage IV niet afwijzen.

Artikel 6

In afwijking van de bepalingen van artikel 2 en punt 7.3.2.1 van bijlage I kunnen de lidstaten tot en met 31 december 1999 de nationale typegoedkeuring van bussen of toerbussen met een grotere breedte dan 2,50 m

weigeren, of de verkoop, de registratie, het in het verkeer brengen of het gebruik van dergelijke bussen of toerbussen weigeren of verbieden, zoals bepaald in artikel 9 van Richtlijn 96/53/EG.

Artikel 7

In afwijking van artikel 2 en punt 7.3 van bijlage I kunnen de lidstaten ook voertuigen met grotere afmetingen dan de in punt 7.3 genoemde waarden goedkeuren, waarbij niet noodzakelijk aan de vereisten van punt 7.6 van bijlage I hoeft te zijn voldaan. Nadere bijzonderheden van de afwijking worden vermeld in het goedkeuringscertificaat van bijlage III, en artikel 3 is van toepassing.

Artikel 8

Richtlijn 70/156/EEG wordt als volgt gewijzigd:

a) bijlage I wordt als volgt gewijzigd:

- voetnoot (j) wordt als volgt aangevuld: „Voor voertuigen niet vallende onder categorie M₁: Richtlijn 97/27/EG, bijlage I, punt 2.4.1.”;
- voetnoot (k) wordt als volgt aangevuld: „Voor voertuigen niet vallende onder categorie M₁: Richtlijn 97/27/EG, bijlage I, punt 2.4.2.”;
- voetnoot (l) wordt als volgt aangevuld: „Voor voertuigen niet vallende onder categorie M₁: Richtlijn 97/27/EG, bijlage I, punt 2.4.3.”;

b) punt 48 van bijlage IV wordt vervangen door:

	Onderwerp	Richtlijn	Publikatieblad nr.	Van toepassing op									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„48	Massa's en afmetingen (andere dan de voertuigen van punt 44)	97/27/EG	L 233 van 25. 8. 1997		X	X	X	X	X	X	X	X	X

Artikel 9

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 22 juli 1999 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten deze bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen naar de onderhavige richtlijn verwezen of wordt hiernaar verwezen bij de officiële bekendmaking van die bepalingen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijke bepalingen van intern recht mede die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 10

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Artikel 11

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 22 juli 1997.

Voor het Europees Parlement

De Voorzitter

J. M. GIL-ROBLES

Voor de Raad

De Voorzitter

J. POOS

BIJLAGE I

1. Deze richtlijn geldt voor de massa's en afmetingen van motorvoertuigen van de categorieën M₂, M₃ en N en aanhangwagens van categorie O, zoals omschreven in bijlage II A van Richtlijn 70/156/EEG.
2. DEFINITIES
In deze richtlijn wordt verstaan onder:
 - 2.1. *motorvoertuig*: een voertuig met een eigen krachtbron, zoals omschreven in bijlage II A van Richtlijn 70/156/EEG.
 - 2.1.1. Motorvoertuigen van categorie N:
 - 2.1.1.1. *vrachtwagen*: een motorvoertuig van categorie N₁, N₂ of N₃ dat uitsluitend of hoofdzakelijk is ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen. Een dergelijk voertuig kan ook een aanhangwagen trekken;
 - 2.1.1.2. *trekkend voertuig* („trekker”): een motorvoertuig van categorie N₁, N₂ of N₃ dat uitsluitend of hoofdzakelijk is ontworpen en gebouwd voor het trekken van aanhangwagens;
 - 2.1.1.2.1. *aanhangwagentrekkend voertuig* („aanhangwagentrekker”): een trekkend voertuig dat uitsluitend of hoofdzakelijk is ontworpen en gebouwd voor het trekken van aanhangwagens anders dan opleggers. Een dergelijk voertuig kan uitgerust zijn met een laadplatform;
 - 2.1.1.2.2. *opleggertrekkend voertuig* („opleggertrekker”): een trekkend voertuig dat uitsluitend of hoofdzakelijk is ontworpen en gebouwd voor het trekken van opleggers.
 - 2.1.1.3. Complete of voltooide voertuigen van categorie N andere dan vrachtwagens en trekkende voertuigen worden geacht voertuigen voor speciale doeleinden te zijn.
 - 2.1.2. Motorvoertuigen van categorie M₂ of M₃:
 - 2.1.2.1. *bus of toerbus*: een voertuig van categorie M₂ of M₃ dat ontworpen en gebouwd is voor het vervoer van zittende of zittende en staande passagiers;
 - 2.1.2.1.1. *gelede bus of toerbus*: een bus of toerbus bestaande uit twee of meer stijve delen met een scharnierende verbinding. Een verbinding tussen de passagiersruimten van de onderscheiden delen biedt de passagiers vrije doorgang; de stijve delen zijn permanent verbonden, zodat zij slechts kunnen worden gescheiden door een ingreep met behulp van faciliteiten die normaliter alleen in een werkplaats aanwezig zijn;
 - 2.1.2.1.2. *dubbeldeksbus of -toerbus*: een bus of toerbus waarvan de passagiersruimten zich ten minste in één deel boven elkaar bevinden en waarvan de bovenruimte geen plaats biedt aan staande passagiers;
 - 2.1.2.1.3. *klasse van een bus of toerbus*:
 - 2.1.2.1.3.1. voor voertuigen met een capaciteit van meer dan 22 passagiers, de bestuurder niet meegerekend:
 - 2.1.2.1.3.1.1. *klasse I*: voertuigen met ruimten voor staande passagiers met het oog op veelvuldig in- en uitstappen;
 - 2.1.2.1.3.1.2. *klasse II*: voertuigen die hoofdzakelijk gebouwd zijn voor het vervoer van zittende passagiers, en ontworpen voor het vervoer van staande passagiers in het gangpad en in voorkomend geval in een ruimte die niet groter is dan de ruimte voor twee dubbele zitplaatsen;
 - 2.1.2.1.3.1.3. *klasse III*: voertuigen die uitsluitend gebouwd zijn voor het vervoer van zittende passagiers;
 - 2.1.2.1.3.2. voor voertuigen met een capaciteit van ten hoogste 22 passagiers, de bestuurder niet meegerekend:
 - 2.1.2.1.3.2.1. *klasse A*: voertuigen die ontworpen zijn voor het vervoer van staande passagiers; een voertuig van deze klasse heeft zitplaatsen en kan voorzieningen voor staande passagiers hebben;
 - 2.1.2.1.3.2.2. *klasse B*: voertuigen die niet ontworpen zijn voor het vervoer van staande passagiers; een voertuig van deze klasse heeft geen voorzieningen voor staande passagiers.
 - 2.1.2.1.4. Een voertuig kan tot meer dan één klasse behoren. In dat geval moet het voldoen aan alle overeenkomstige voorschriften van deze richtlijn.
 - 2.1.2.2. Voertuigen van categorie M₂ of M₃ andere dan bussen of toerbussen worden beschouwd als voertuigen voor speciale doeleinden (b.v. ambulances).

- 2.2. **Voertuigen van categorie O**
- 2.2.1. *getrokken voertuig* („aanhangwagen”): een voertuig zonder aandrijving dat is ontworpen en gebouwd om getrokken te worden door een motorvoertuig;
- 2.2.2. *oplegger*: een getrokken voertuig dat ontworpen is om aan een opleggetrekkend voertuig of aan een dolly te worden gekoppeld en dat op het trekkende voertuig of de dolly een aanzienlijke statische verticale belasting overbrengt;
- 2.2.3. *autonome aanhangwagen*: een getrokken voertuig met ten minste twee assen, waarvan er ten minste één een gestuurde as is, en:
- uitgerust met een (ten opzichte van de aanhangwagen) verticaal beweegbare trekrichting;
 - dat geen significante belasting overbrengt op het trekkende voertuig (minder dan 100 daN).
- Wanneer een oplegger aan een dolly wordt gekoppeld, wordt hij beschouwd als een autonome aanhangwagen;
- 2.2.4. *middenasaanhangwagen*: een aanhangwagen met een stijve dissel waarvan de as(sen) zich dicht bij het zwaartepunt van het voertuig (indien gelijkmatig belast) bevindt (bevinden), zodat slechts een geringe statische verticale belasting van ten hoogste 10 % van de met de maximummassa van de aanhangwagen overeenkomende belasting of van 1 000 daN (de lichtste belasting is van toepassing) wordt overgebracht op het trekkende voertuig;
- 2.3. *groep assen*: assen die deel uitmaken van één bogie. Een tweeassige groep wordt een tandemas genoemd, een drieassige groep een tripelas. Een enkele as wordt per definitie als een eenassige groep beschouwd;
- 2.4. *voertuigafmetingen*: de door de fabrikant opgegeven, op de constructie gebaseerde afmetingen van het voertuig;
- 2.4.1. *voertuiglengte*: een afmeting die wordt gemeten in overeenstemming met ISO-norm 612-1978, term nr. 6.1.
- In aanvulling op de bepalingen van deze norm worden bij het meten van de voertuiglengte de volgende voorzieningen niet meegerekend:
- wis- en sproei-inrichtingen,
 - kentekenplaten voor en achter,
 - voorzieningen voor douaneverzegelingen en de afscherming daarvan,
 - voorzieningen voor de bevestiging van het dekzeil en de afscherming daarvan,
 - verlichtingsuitrusting,
 - achteruitkijkspiegels,
 - voorzieningen voor het waarnemen van de ruimte achter het voertuig,
 - luchtinlaatpijpen,
 - langsaanslagen voor afneembare carrosserieën,
 - voetsteunen,
 - stootrubbers,
 - hefplatforms, oprijplaten en soortgelijke uitrusting in bedrijfsklare toestand ten hoogste 200 mm uitstekend, mits het laadvermogen van het voertuig niet wordt vergroot,
 - koppelinrichtingen voor motorvoertuigen;
- 2.4.2. *voertuigbreedte*: een afmeting die wordt gemeten in overeenstemming met ISO-norm 612-1978, term nr. 6.2.
- In aanvulling op de bepalingen van deze norm worden bij het meten van de voertuigbreedte de volgende voorzieningen niet meegerekend:
- voorzieningen voor douaneverzegelingen en de afscherming daarvan,
 - voorzieningen voor de bevestiging van het dekzeil en de afscherming daarvan,
 - verklikkerinrichtingen voor lekke banden,
 - uitstekende flexibele delen van een opspatafscherming (zie Richtlijn 91/226/EEG van de Raad⁽¹⁾),
 - verlichtingsuitrusting,

(¹) PB nr. L 103 van 23. 4. 1991, blz. 5.

- voor voertuigen van categorie M₂ of M₃, oprijplaten in bedrijfsklare toestand, hefplatforms en soortgelijke uitrustingen in bedrijfsklare toestand, mits zij minder dan 10 mm buiten de zijkant van het voertuig uitsteken en de hoeken van de naar voren of naar achteren gerichte oprijplaten zijn afgerond tot een straal van niet minder dan 5 mm; de randen moeten afgerond zijn tot een straal van ten minste 2,5 mm,
 - achteruitkijkspiegels,
 - bandspanningsmeters,
 - opklapbare treden,
 - het bolle gedeelte van de zijkant van de banden, net boven het contactpunt met de grond;
- 2.4.3. *voertuighoogte*: een afmeting die wordt gemeten in overeenstemming met ISO-norm 612-1978, term nr. 6.3.
- In aanvulling op de bepalingen van deze norm worden de volgende voorzieningen bij het meten van de voertuighoogte niet meegerekend:
- antennes,
 - stroomafnemers in uitgeschoven stand.
- Bij voertuigen met een ashefinrichting wordt rekening gehouden met het effect van die inrichting;
- 2.4.4. *lengte van de laadruimte*: van een voertuig anders dan een opleggetrekker of een oplegger: de afstand van het voorste punt aan de buitenkant van de laadruimte tot het achterste punt aan de buitenkant van het voertuig, horizontaal in het langsvlak van het voertuig gemeten.
- In deze afstand worden niet meegerekend:
- de laadruimte vóór het achterste punt van de stuurcabine,
 - de in punt 2.4.1 genoemde voorzieningen,
 - uitstekende koelapparatuur en andere voorzieningen die zich vóór de laadruimte bevinden;
- 2.5. *massa van het voertuig in rijklare toestand*: de massa van het ledige voertuig met carrosserie, en met de koppelinrichting in het geval van een trekkend voertuig, in rijklare toestand, of de massa van het chassis met cabine indien de fabrikant niet de carrosserie en/of de koppelinrichting levert (met koelvloeistof, smeermiddelen, 90 % brandstof, 100 % andere vloeistoffen met uitzondering van afvalwater, gereedschap, reservewiel en bestuurder (75 kg), en, voor bussen en toerbussen, de massa van de bijrijder (75 kg), als er een bijrijderszitplaats in het voertuig is);
- 2.6. *technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand (M)*: de door de fabrikant opgegeven, op de constructie en prestaties gebaseerde maximummassa van het voertuig.
- De technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand wordt gebruikt om de voertuigcategorie volgens bijlage II van Richtlijn 70/156/EEG te bepalen, behalve voor middenaanhangwagens en opleggers, waar de te gebruiken massa de massa is die overeenkomt met de belasting op de assen bij belading van het voertuig tot de technisch toelaatbare maximummassa.
- Per definitie kan aan een technische configuratie van het voertuigtype, zoals bepaald door één stel mogelijke waarden van de punten in het inlichtingenformulier van bijlage II bij deze richtlijn, slechts één technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand worden toegekend. Deze definitie — één enkele waarde — geldt mutatis mutandis voor de technische specificaties in de punten 2.7, 2.8, 2.10, 2.11 en 2.12;
- 2.7. *technisch toelaatbare maximummassa van de as (m)*: de door de voertuigfabrikant opgegeven, op de voertuig- en asconstructie gebaseerde massa welke overeenkomt met de maximaal toelaatbare verticale statische last welke door de as op het wegdek wordt overgebracht;
- 2.8. *technisch toelaatbare maximummassa van een groep assen (μ)*: de door de voertuigfabrikant opgegeven, op de voertuig- en asconstructie gebaseerde maximummassa welke overeenkomt met de maximaal toelaatbare verticale statische last welke door de groep assen op het wegdek wordt overgebracht;

- 2.9. *getrokken massa*: de massa van een aan het motorvoertuig gekoppelde autonome aanhangwagen of oplegger met dolly, of de massa die overeenkomt met de belasting op de assen van een aan het motorvoertuig gekoppelde middenaanhangwagen of oplegger;
- 2.10. *technisch toelaatbare getrokken maximummassa (TM)*: de door de fabrikant opgegeven getrokken maximummassa;
- 2.11. *technisch toelaatbare maximummassa op het koppelpunt van een motorvoertuig*: de massa die overeenkomt met de door de fabrikant opgegeven, op de constructie van het motorvoertuig en/of de koppelinrichting gebaseerde maximaal toelaatbare verticale statische belasting op het koppelpunt. Per definitie omvat deze massa niet de massa van de koppelinrichting voor trekkende voertuigen in rijklare toestand, maar wel de massa van een bij andere voertuigen aan te brengen koppelinrichting;
- 2.12. *technisch toelaatbare maximummassa op het koppelpunt van een oplegger of middenaanhangwagen*: de door de fabrikant van de aanhangwagen opgegeven maximaal toelaatbare verticale statische belasting die door de aanhangwagen op het koppelpunt van het trekkend voertuig wordt overgebracht;
- 2.13. *technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van de combinatie (MC)*: de door de fabrikant opgegeven, op de constructie van het motorvoertuig gebaseerde maximumwaarde van het totaal van de massa's van motorvoertuig en aanhangwagen in beladen toestand;
- 2.14. *ashefinrichting*: een op een voertuig vast aangebrachte inrichting om de belasting op de as(sen) naar gelang van de beladingstoestand van het voertuig te verlagen of te verhogen
- door het optrekken van de wielen van de bodem dan wel het neerlaten van de wielen op de bodem, of
 - zonder optrekken van de wielen van de bodem (bijvoorbeeld in het geval van luchtvering of andere systemen),
- teneinde de slijtage van de banden te verminderen wanneer het voertuig niet volledig beladen is, en/of het weggrijden van motorvoertuigen of voertuigcombinaties op een gladde bodem te vergemakkelijken door de belasting op de aangedreven as te vergroten;
- 2.15. *hefbare as*: een as die door de ashefinrichting van punt 2.14, eerste streepje, kan worden opgetrokken/neergelaten;
- 2.16. *belastbare as*: een as waarvan de belasting met behulp van de ashefinrichting overeenkomstig punt 2.14, tweede streepje, kan worden gevarieerd zonder dat de as wordt opgetrokken;
- 2.17. *luchtvering*: een veringsysteem waarbij ten minste 75 % van het veringeffect door de luchtveer wordt veroorzaakt;
- 2.18. *als gelijkwaardig aan luchtvering erkende vering*: een veringsysteem voor een voertuigas of een groep assen dat voldoet aan de eisen van punt 7.11;
- 2.19. *voertuigtype*: voertuigen die niet verschillen in essentiële opzichten als:
- fabrikant;
 - voertuigcategorie, als omschreven in bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG;
 - essentiële constructie- en ontwerpaspecten, zoals:
 - bij voertuigen van de categorieën M_2 en M_3 :
 - chassis/zelfdragende carrosserie, enkel/dubbeldeks, stijf/geleed (duidelijke en fundamentele verschillen),
 - ophanging van de aangedreven as: luchtvering of daaraan gelijkwaardig/geen luchtvering en niet daaraan gelijkwaardig,
 - aantal assen;
 - bij voertuigen van categorie N:
 - chassis/onderbouw (duidelijke en fundamentele verschillen),

- ophanging van de aangedreven as: luchtvering of daaraan gelijkwaardig/geen luchtvering en niet daaraan gelijkwaardig,
- aantal assen;
- bij voertuigen van categorie O:
 - chassis/zelfdragende carrosserie (duidelijke en fundamentele verschillen), autonome aanhangwagens/oplegger/middenaanhangwagens,
 - remsysteem: niet geremd/oplooprem/continuum,
 - aantal assen.

Voor de toepassing van dit punt worden constructie- en ontwerpaspecten, zoals met name wielbasis, asconstructie, vering, stuurinrichting, banden en de overeenkomstige aanpassingen van de remcorrectievoorzieningen van de assen, of de toevoeging of weglating van reduceerklappen in verband met opleggetrekker- en vrachtwagenconfiguraties, alsmede met het chassis verbonden uitrusting (b.v. motor, brandstoftanks, overbrenging enz.) niet als essentieel beschouwd.

3. AANVRAAG VOOR EG-TYPEGOEDKEURING

- 3.1. De aanvraag voor EG-typegoedkeuring krachtens artikel 3 van Richtlijn 70/156/EEG van een type voertuig wat betreft de massa's en afmetingen wordt ingediend door de fabrikant van het voertuig.
- 3.2. Er moet een inlichtingenformulier worden bijgevoegd volgens het model in bijlage II bij deze richtlijn.
- 3.3. Een of meer voertuigen die de in bijlage II bij deze richtlijn beschreven kenmerken bezitten en naar het oordeel van de technische dienst die verantwoordelijk is voor de goedkeuringsproeven of -controles representatief zijn voor het type dat moet worden gekeurd, dienen ter beschikking te worden gesteld van die technische dienst.

4. EG-TYPEGOEDKEURING

- 4.1. Indien aan de toepasselijke voorschriften is voldaan, wordt EG-typegoedkeuring verleend overeenkomstig artikel 4, lid 3, van Richtlijn 70/156/EEG.
- 4.2. In bijlage III bij deze richtlijn staat een model voor het EG-typegoedkeuringsformulier.
- 4.3. Aan de lidstaten wordt volgens de procedure van artikel 4, lid 6, van Richtlijn 70/156/EEG een bericht van goedkeuring, dan wel uitbreiding of weigering van goedkeuring van een voertuigtype krachtens deze richtlijn gezonden.
- 4.4. Aan elk goedgekeurd voertuigtype wordt een goedkeuringsnummer toegekend volgens bijlage VII bij Richtlijn 70/156/EEG. Eenzelfde lidstaat mag hetzelfde nummer niet aan een ander voertuigtype toekennen.

5. WIJZIGINGEN IN GOEDKEURINGEN

- 5.1. In geval van wijzigingen in goedkeuringen overeenkomstig deze richtlijn zijn de bepalingen van artikel 5 van Richtlijn 70/156/EEG van toepassing.

6. OVEREENSTEMMING VAN DE PRODUCTIE

- 6.1. Er moeten maatregelen worden genomen om de overeenstemming van de productie te waarborgen overeenkomstig de bepalingen van artikel 10 van Richtlijn 70/156/EEG.

7. EISEN

- 7.1. **Meting van de massa van het voertuig in rijklare toestand en van de verdeling over de assen**

De massa van het voertuig in rijklare toestand en de verdeling daarvan over de assen worden bij de overeenkomstig punt 3.3 ter beschikking gestelde voertuigen gemeten terwijl het voertuig stilstaat met de wielen recht naar voren.

Indien de gemeten massa's niet meer dan 3 % afwijken van de door de fabrikant voor de overeenkomstige technische configuraties binnen hetzelfde type opgegeven massa's, of niet meer dan 5 % indien het een voertuig van categorie N₁, O₁, O₂ of M₂ van ten hoogste

3,5 ton betreft, worden voor de volgende eisen de door de fabrikant opgegeven massa's in rijklare toestand en de verdeling daarvan over de assen gebruikt. Bij grotere afwijkingen worden de gemeten massa's gebruikt en kan de technische dienst zo nodig met andere dan de overeenkomstig punt 3.3 ter beschikking gestelde voertuigen extra metingen verrichten.

7.2. Meten van de afmetingen

Voor de meting van de totale lengte, breedte en hoogte worden de overeenkomstig punt 3.3 ter beschikking gestelde voertuigen in rijklare toestand gebruikt; daarbij wordt te werk gegaan volgens de bepalingen van punt 2.4.

Indien de gemeten afmetingen afwijken van de door de fabrikant voor de overeenkomstige technische configuraties binnen hetzelfde type opgegeven afmetingen, worden voor de volgende eisen de gemeten afmetingen gebruikt en kan de technische dienst zo nodig met andere dan de overeenkomstig punt 3.3 ter beschikking gestelde voertuigen extra metingen verrichten.

7.3. Maximaal toegestane afmetingen voor voertuigen

7.3.1. *Maximumlengte*

7.3.1.1. Motorvoertuig: zoals bepaald in punt 1.1 van bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG.

7.3.1.2. Aanhangwagens (met uitzondering van opleggers): zoals bepaald in punt 1.1 van bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG.

7.3.1.3. Gelede bus of toerbus: zoals bepaald in punt 1.1 van bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG.

7.3.1.4. Oplegger:

Bij meting van de in punt 7.3.1.4.1 vermelde afstand worden de in punt 2.4.1 vermelde voorzieningen niet meegerekend en bij metingen van de in punt 7.3.1.4.2 vermelde afstand zijn er geen vrijstellingen.

7.3.1.4.1. De afstand tussen het hart van de koppelpen en de achterzijde van een oplegger horizontaal in het langsvlak van het voertuig gemeten, mag niet meer bedragen dan het in punt 1.6 van bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG bepaalde maximum.

7.3.1.4.2. De afstand tussen het hart van de koppelpen en een willekeurig punt aan de voorzijde van de oplegger mag, gemeten in het horizontale vlak, niet meer dan 2,04 m bedragen, zoals bepaald in punt 4.4 van bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG.

7.3.2. *Maximumbreedte*

7.3.2.1. Alle voertuigen: zoals bepaald in punt 1.2 van bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG.

7.3.2.2. Vaste of mobiele bovenbouw van de voertuigen van de categorieën N en O, die speciaal ontworpen is voor het vervoeren van goederen bij een gecontroleerde temperatuur en waarvan de zijwanden, isolatie inbegrepen, meer dan 45 mm dik zijn: zoals bepaald in punt 1.2 van bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG.

7.3.3. *Maximumhoogte*

7.3.3.1. Alle voertuigen: zoals bepaald in punt 1.3 van bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG.

7.4. Berekening van de verdeling van de massa

7.4.1. *Berekeningsprocedure*

7.4.1.1. Met het oog op de hieronder vermelde massaverdelingsberekeningen legt de fabrikant de met de proeven belaste technische dienst, in de vorm van een tabel of een andere passende presentatie, voor elke technische voertuigconfiguratie van het voertuigtype zoals bepaald door elk stel van mogelijke waarden van alle punten in bijlage II bij deze richtlijn de benodigde informatie voor over de overeenkomstige technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van het voertuig, de technisch toelaatbare maximummassa's op de assen en groepen assen, de technisch toelaatbare getrokken maximummassa en de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van de combinatie.

7.4.1.2. De nodige berekeningen worden verricht om na te gaan of elke technische voertuigconfiguratie binnen hetzelfde type aan de volgende eisen voldoet. Daarbij mag men zich beperken tot de meest ongunstige gevallen.

- 7.4.1.3. In de volgende eisen duiden de notaties M , m_i , μ_j , TM en MC respectievelijk de volgende parameters aan, waarvoor voldaan moet worden aan de eisen van punt 7.4:
- M = de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van het voertuig,
- m_i = de technisch toelaatbare maximummassa op as „i”, waarbij „i” varieert van 1 tot het totale aantal assen van het voertuig,
- μ_j = de technisch toelaatbare maximummassa op de enkelvoudige as of de groep assen „j”, waarbij „j” varieert van 1 tot het totale aantal enkelvoudige assen en groepen assen,
- TM = de technisch toelaatbare getrokken maximummassa, en
- MC = de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van de combinatie.
- 7.4.1.4. In het geval van een enkelvoudige as (als as aangeduid met „i” en als groep assen aangeduid met „j”) geldt per definitie $m_i = \mu_j$.
- 7.4.1.5. Voor voertuigen met belastbare assen worden de volgende berekeningen verricht met de vering van de assen belast in de normale rijconfiguratie. Voor voertuigen met hefbaar assen worden de volgende berekeningen verricht met neergelaten assen.
- 7.4.1.6. Voor groepen assen geeft de fabrikant aan volgens welke wetten de totale massa op de groep over de assen wordt verdeeld (bijvoorbeeld door vermelding van de verdelingsformules of het verstrekken van verdelingsgrafieken).
- 7.4.1.7. In het geval van opleggers en middenaanhangwagens wordt voor de volgende berekeningen het koppelpunt beschouwd als een as „O” en zijn de overeenkomstige massa’s m_o en μ_o per definitie de technisch toelaatbare maximummassa op het koppelpunt van de aanhangwagens.
- 7.4.2. *Eisen voor voertuigen van de categorieën N en O, behalve caravans:*
- 7.4.2.1. De som van de massa’s m_i mag niet kleiner zijn dan massa M .
- 7.4.2.2. Voor elke groep assen „j” mag de som van de massa’s m_i op de samenstellende assen niet kleiner zijn dan massa μ_j . Bovendien mag elk van de massa’s m_i niet kleiner zijn dan het deel van μ_j dat volgens de massaverdelingswetten van die groep assen wordt overgebracht op as „i”.
- 7.4.2.3. De som van de massa’s μ_j mag niet kleiner zijn dan massa M .
- 7.4.2.4. De massa in rijklare toestand, plus de massa die overeenkomt met 75 kg vermenigvuldigd met het aantal passagiers, plus de technisch toelaatbare maximummassa op het koppelpunt, mag niet groter zijn dan massa M .
- 7.4.2.5. Wanneer het voertuig naar gelang van de toepasselijke situatie volgens de punten 7.4.2.5.1 tot en met 7.4.2.5.3 belast is tot massa M , mag de massa die overeenkomt met de belasting op as „i” niet groter zijn dan massa m_i op die as, en mag de massa die overeenkomt met de belasting op de enkelvoudige as of groep assen „j” niet groter zijn dan massa μ_j . Bovendien moet de massa die overeenkomt met de belasting op de aangedreven as of de som van de massa’s die overeenkomen met de belastingen op de aangedreven assen ten minste 25 % van massa M zijn.
- 7.4.2.5.1. Getrokken voertuigen en motorvoertuigen anders dan trekkende voertuigen:
- 7.4.2.5.1.1. Gelijkmatige massaverdeling in het geval van complete of voltooide voertuigen, met uitzondering van de in punt 7.4.2.5.1.2 genoemde: het voertuig in rijklare toestand met een massa van 75 kg op elke passagierszitplaats wordt belast tot massa M en de nuttige lading wordt gelijkmatig verdeeld over de ruimte die bestemd is voor het vervoer van goederen.
- 7.4.2.5.1.2. Uiterste massaverdeling (ongelijkmatige belasting) bij voertuigen die niet compleet zijn of bestemd zijn voor speciaal gebruik in verband met het vervoer van uitsluitend ongelijkmatig verdeelde ladingen: de fabrikant moet de uiterste toelaatbare posities van het zwaartepunt van de nuttige lading en/of de carrosserie en/of de uitrusting of binneninrichting vermelden (bijvoorbeeld 0,50 m tot 1,30 m voor de eerste achteras). Bij de controle worden alle mogelijke posities van dat zwaartepunt in aanmerking genomen, met het voertuig in rijklare toestand met een massa van 75 kg op elke passagierszitplaats en belast tot massa M .
- 7.4.2.5.2. Aanhangwagentrekkende voertuigen (aanhangwagentrekkers) en vrachtwagens die ook voor het trekken van middenaanhangwagens bestemd zijn.
- 7.4.2.5.2.1. In alle toepasselijke hieronder vermelde scenario’s worden voor complete of voltooide voertuigen die niet voor speciaal gebruik zijn bestemd dezelfde berekeningen als in punt

7.4.2.5.1.1 en voor niet-complete of voor speciaal gebruik bestemde voertuigen dezelfde berekeningen als in punt 7.4.2.5.1.2 verricht:

- a) zonder belasting op het koppelpunt (uitgezonderd, wat wegtrekkers betreft, de belasting die overeenkomt met de massa van de koppelinrichting indien die door de fabrikant is aangebracht, die volgens punt 2.5 deel uitmaakt van de massa in rijklare toestand);
- b) met een belasting op het koppelpunt die overeenkomt met de door de fabrikant opgegeven maximummassa van de koppelinrichting indien die niet door hem is aangebracht (die van de nuttige lading wordt afgetrokken);
- c) met een belasting op het koppelpunt die overeenkomt met de technisch toelaatbare maximummassa op het koppelpunt (die van de nuttige lading wordt afgetrokken).

7.4.2.5.3. Opleggertrekkende voertuigen (opleggertrekkers):

7.4.2.5.3.1. Complete of voltooide voertuigen: de fabrikant moet de uiterste standen van de as van de koppelschotel opgeven. Bij de controle worden alle mogelijke standen van de as van de koppelschotel in aanmerking genomen, met het voertuig in rijklare toestand met een massa van 75 kg op elke passagierszitplaats en belast tot massa M (met de nuttige lading op de as van de koppelschotel).

7.4.2.5.3.2. Niet-complete voertuigen: op basis van de door de fabrikant opgegeven uiterste toelaatbare standen van de as van de koppelschotel worden dezelfde controles verricht als in punt 7.4.2.5.3.1.

7.4.2.6. Wanneer een voertuig van categorie N belast is tot massa M en de achteras (als as aangeduid met „n”) of achterste groep assen (als groep assen aangeduid met „q”) belast is tot massa m_n of μ_q , mag de massa op de gestuurde as of assen niet kleiner zijn dan 20 % van M.

7.4.2.7. MC mag niet groter zijn dan M+TM.

7.4.3. *Eisen voor bussen en toerbussen:*

7.4.3.1. De voorschriften van de punten 7.4.2.1 tot en met 7.4.2.3 en 7.4.2.7 zijn van toepassing.

7.4.3.2. De massa van het voertuig in rijklare toestand, plus massa Q bepaald overeenkomstig de tabel van punt 7.4.3.3.1 vermenigvuldigd met het totale aantal passagiers, plus de technisch toelaatbare maximummassa op het koppelpunt, plus de massa's B en BX als omschreven in punt 7.4.3.3.1, mag niet groter zijn dan massa M.

7.4.3.3. Wanneer het niet-complete voertuig tot massa M wordt belast overeenkomstig de in punt 7.4.2.5.1.2 beschreven situatie, of wanneer het complete of voltooide voertuig in rijklare toestand wordt belast als beschreven in punt 7.4.3.3.1, mag de massa die overeenkomt met de belasting op elke as niet groter zijn dan massa m_i op elke as, en mag de massa die overeenkomt met de belasting op elke enkelvoudige as of groep assen niet groter zijn dan massa μ_i op die groep assen. Bovendien moet de massa die overeenkomt met de belasting op de aangedreven as of de som van de massa's die overeenkomen met de belastingen op de aangedreven assen ten minste 25 % van massa M zijn.

7.4.3.3.1. Het voertuig in rijklare toestand wordt belast met een massa Q op iedere passagierszitplaats, een met het aantal staanplaatsen, SP, overeenkomend aantal massa's Q die uniform zijn verdeeld over de voor staanplaatsen beschikbare ruimte S_1 , een massa gelijk aan B (kg) die uniform is verdeeld over de bagagevakken en, indien van toepassing, een massa gelijk aan BX (kg) die uniform is verdeeld over het oppervlak van het dak dat is uitgerust voor bagagevervoer, waarbij:

S_1 de ruimte voor staande passagiers is, zoals gedefinieerd in de komende richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende speciale voorzieningen voor voertuigen van de categorieën M_2 en M_3 . In afwachting van de vaststelling van die richtlijn wordt S_1 bepaald als omschreven in de UN/ECE-Reglementen 36 (doc. E/ECE/TRANS/505 Rev 1, Add 35) en 52 (doc. E/ECE/TRANS/505 Rev 1, Add 51).

S_p , opgegeven door de fabrikant, mag niet groter zijn dan S_1/S_{sp} , waarin S_{sp} de conventionele en in de tabel hieronder aangegeven ruimte voor een staande passagier is.

B (kg), opgegeven door de fabrikant, is een getalswaarde van ten minste $100 \times V$ (V is het totale volume van de bagagevakken in m^3).

BX, opgegeven door de fabrikant, is een specifieke belasting van ten minste 75 kg/m^2 op het gehele oppervlak van het dak dat is uitgerust voor bagagevervoer.

Q en S_p hebben de in de volgende tabel aangegeven waarden:

Voertuigklasse	Q (kg) massa van een passagier	S_p (m ² /passagier) conventionele ruimte voor een staande passagier
Klassen I en A (**)	68	0,125
Klasse II	71 (*)	0,15
Klassen III en B	71 (*)	Geen staanplaatsen

(*) Met inbegrip van 3 kg voor handbagage.

(**) Indien een voertuig van klasse II of klasse III of klasse B ook als voertuig van klasse I of klasse A moet worden goedgekeurd, wordt de massa van de bagage in bagagevakken die alleen van buiten het voertuig toegankelijk zijn niet meegerekend bij de goedkeuring voor beide laatstgenoemde klassen.

7.4.3.4. Wanneer het voertuig in rijklaare toestand is of belast is als beschreven in punt 7.4.3.3.1, mag de belasting op de vooras of voorste groep assen niet kleiner zijn dan het in de volgende tabel aangegeven percentage van M:

Belasting	Klassen I en A		Klasse II		Klassen III en B	
	Stijf	Geleed	Stijf	Geleed	Stijf	Geleed
Ledig	20	20	25	20	25	20
Belast	25	20	25	20	25	20

7.4.4. *Eisen voor voertuigen van categorie M₂ of M₃ anders dan bussen en toerbussen, en voor caravans*

De eisen van de punten 7.4.2.1 t/m 7.4.2.4 en van punt 7.4.2.7 zijn van toepassing. Daarnaast geldt dat de massa die overeenkomt met de belasting op elke as, wanneer het niet-complete voertuig belast wordt tot massa M volgens de in punt 7.4.2.5.1.2 beschreven situatie, of wanneer het complete of voltooide voertuig in rijklaare toestand belast wordt tot massa M als beschreven in het aanhangsel van bijlage II bij Richtlijn 92/21/EEG van de Raad⁽¹⁾, niet groter mag zijn dan massa m_i die as, en dat de massa die overeenkomt met de belasting op elke enkelvoudige as of groep assen niet groter mag zijn dan massa μ_i op die groep assen. Bovendien moet de massa die overeenkomt met de belasting op de aangedreven as of de som van de massa's die overeenkomen met de belastingen op de aangedreven assen ten minste 25% van M zijn.

7.5. **Te controleren voorwaarden voor indeling van een voertuig als terreinvoertuig (bijlage II, punt 4, bij Richtlijn 70/156/EEG)**

7.5.1. De technische dienst controleert of het complete of voltooide voertuig of het opleggetrekkende voertuig (de opleggetrekker) zonder koppelschotel moet worden beschouwd als een terreinvoertuig overeenkomstig de eisen van bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG.

7.5.2. Voor andere niet-complete voertuigen wordt deze controle alleen op verzoek van de fabrikant verricht.

7.6. **Wendbaarheid**

7.6.1. Een motorvoertuig en een oplegger moeten naar beide zijden een volledige cirkel kunnen beschrijven binnen een ruimte die wordt begrensd door twee concentrische cirkels, waarvan de buitenste een straal van 12,50 m en de binnenste een straal van 5,30 m heeft, zonder dat een van de buitenpunten van het voertuig (met uitzondering van de uitstekende delen die in punt 2.4.2 voor de voertuigbreedte worden genoemd) buiten de omtrek van de cirkels komt.

Voor motorvoertuigen en opleggers met een ashefinrichting (zie punt 2.14) geldt deze eis ook met de as(sen) in opgetrokken stand (in de zin van punt 2.14).

Bovenstaande eisen worden als volgt gecontroleerd:

7.6.1.1. *Motorvoertuigen*

Het buitenste punt van de voorzijde van het motorvoertuig wordt langs de omtrek van de buitencirkel geleid (zie figuur A).

⁽¹⁾ PB nr. L 129 van 14. 5. 1992, blz. 1. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 95/48/EG van de Commissie (PB nr. L 233 van 30. 9. 1995, blz. 73).

7.6.1.2. *Opleggers*

Een oplegger wordt geacht te voldoen aan de eisen van punt 7.6.1, indien de wielbasis niet groter is dan

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

waarin L de breedte van de oplegger is, waarbij de wielbasis voor de toepassing van dit punt wordt gemeten als de afstand van het hart van de koppelpen van de oplegger tot de middellijn van de niet-gestuurde bogieassen; indien een of meer van de niet-gestuurde bogieassen een ashefinrichting (zie punt 2.14) heeft, geldt als wielbasis de grootste van de waarden met neergelaten en met opgetrokken as(sen). In geval van twijfel kan de goedkeuringsinstantie verlangen dat een test als beschreven in punt 7.6.1 wordt verricht.

7.6.2. *Aanvullende eisen voor voertuigen van de categorieën M₂ of M₃ en N*

Bij stilstaand voertuig, met de gestuurde wielen in een zodanige stand dat het buitenste punt van de voorzijde een cirkel met een straal van 12,50 m zou beschrijven indien het voertuig werd voortbewogen, wordt op de bodem met een lijn het loodrechte vlak aangegeven dat raakt aan de buitenzijde van het voertuig ten opzichte van de cirkel. Bij een geleed voertuig van categorie M₂ of M₃ worden de twee stijve delen langs het vlak opgesteld.

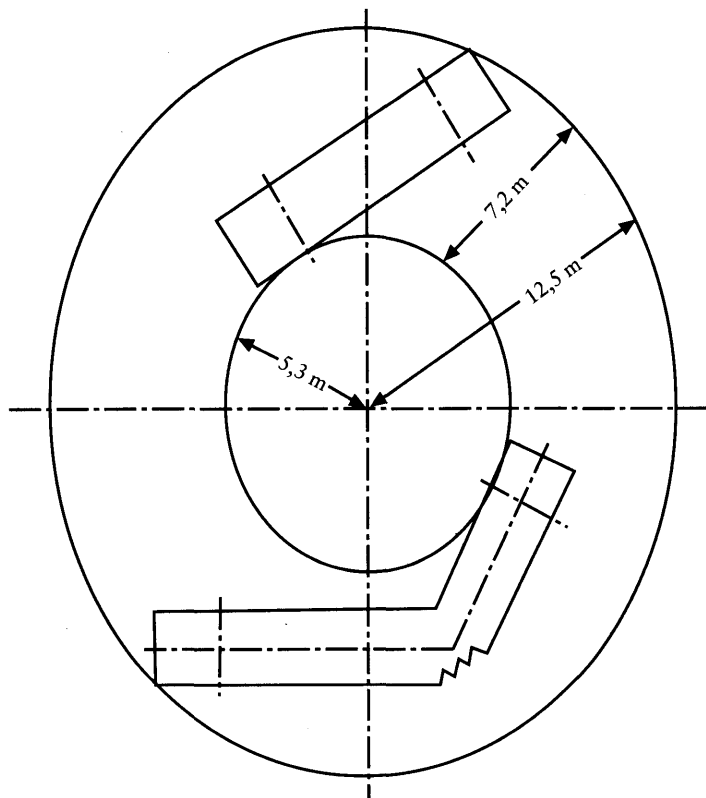
Wanneer het voertuig naar links of rechts voortbeweegt langs de cirkel met een straal van 12,50 m, mag geen voertuigdeel meer dan 0,80 m in het geval van een stijf voertuig (zie figuur B) of meer dan 1,20 m in het geval van een geleed voertuig van categorie M₂ of M₃ (zie figuur C) buiten het loodrechte vlak komen.

Voor voertuigen met een ashefinrichting geldt deze eis ook met de as(sen) in opgetrokken stand (in de zin van punt 2.14).

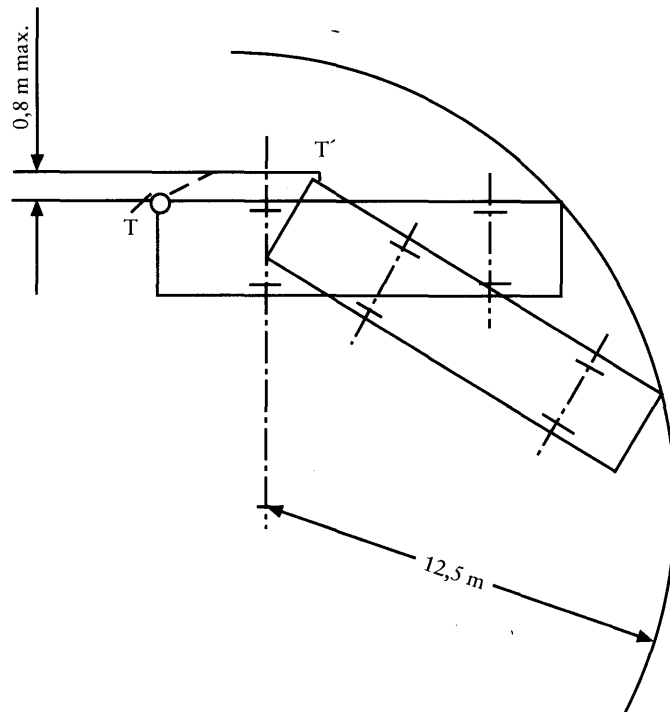
Voor voertuigen van categorie N met hefbaar assen in opgetrokken stand of belastbare assen in onbeladen toestand, wordt 0,80 m vervangen door de waarde 1,00 m.

7.6.3. De eisen van de punten 7.6.1 en 7.6.2 kunnen op verzoek van de fabrikant ook worden gecontroleerd met een passende gelijkwaardige berekening of meetkundige bewijsvoering.

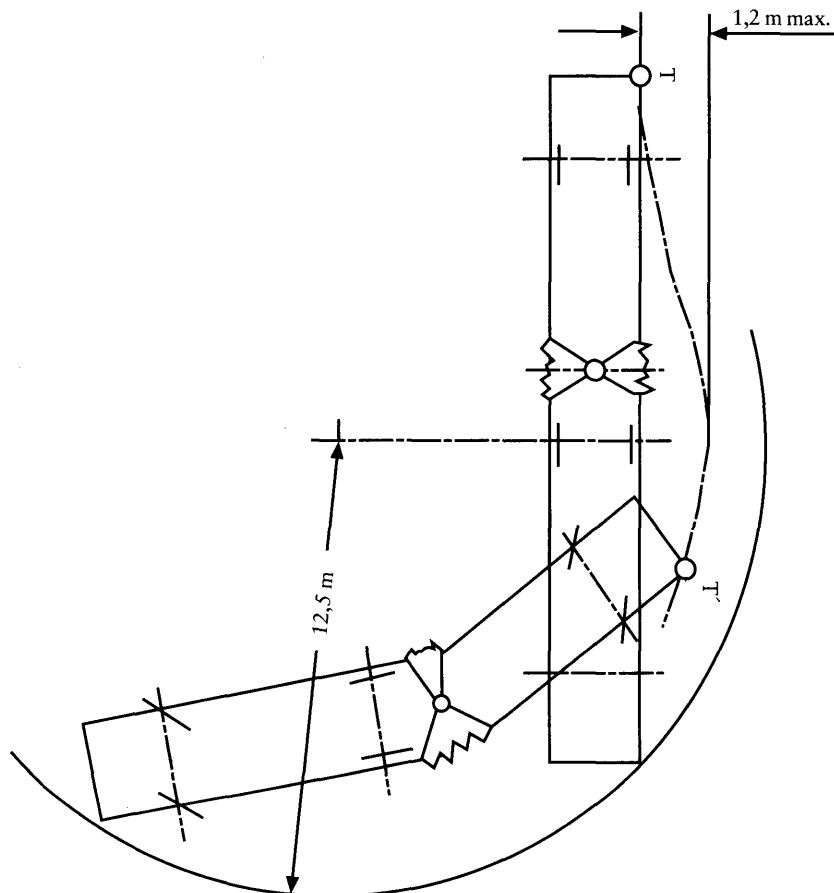
Figuur A



Figuur B



Figuur C



- 7.6.4. Bij niet-complete voertuigen geeft de fabrikant de maximaal toelaatbare afmetingen op waarvoor gecontroleerd moet worden of het voertuig voldoet aan de eisen van de punten 7.6.1 en 7.6.2.
- 7.7. **Extra eisen voor motorvoertuigen van de categorieën M_2 en M_3 :**
De technisch toelaatbare getrokken maximummassa mag niet meer bedragen dan 3 500 kg.
- 7.8. **Technisch toelaatbare maximummassa op het koppelpunt van motorvoertuigen en montage-instructies voor koppelingen**
- 7.8.1. De technisch toelaatbare maximummassa op het koppelpunt van een motorvoertuig, ontworpen voor het trekken van een middenaanhangwagen en met een technisch toelaatbare getrokken maximummassa van meer dan 3,5 ton, moet ten minste 10 % van de technisch toelaatbare getrokken maximummassa of 1 000 kg bedragen (de laagste waarde is van toepassing) plus, voor motorvoertuigen anders dan trekkende voertuigen, de massa van de koppelinrichting, indien die door de fabrikant is gemonteerd, of de toelaatbare maximummassa van de koppelinrichting, indien die niet door de fabrikant is gemonteerd.
- 7.8.2. De technisch toelaatbare maximummassa op het koppelpunt van een motorvoertuig, ontworpen voor het trekken van een middenaanhangwagen en met een technisch toelaatbare getrokken maximummassa van ten hoogste 3,5 ton, moet ten minste 4 % van de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand of 25 kg bedragen (de laagste waarde is van toepassing) plus, voor motorvoertuigen anders dan trekkende voertuigen, de massa van de koppelinrichting, indien die door de fabrikant is gemonteerd, of de toelaatbare maximummassa van de koppelinrichting, indien die niet door de fabrikant is gemonteerd.
- 7.8.3. Voor een motorvoertuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van ten hoogste 3,5 ton moet de fabrikant in het gebruikershandboek de voorwaarden opgeven voor de bevestiging van de koppelinrichting aan het motorvoertuig.
In voorkomend geval behoren tot die voorwaarden de technisch toelaatbare maximummassa op het koppelpunt van het motorvoertuig, de technisch toelaatbare maximummassa van de koppelinrichting, de bevestigingspunten van de koppelinrichting op het motorvoertuig en de toelaatbare maximumoverhang van de koppelinrichting.
- 7.9. **Hellingtest**
Motorvoertuigen die een aanhangwagen trekken en tot de toegestane maximummassa van de combinatie zijn belast, moeten binnen 5 minuten vijfmaal in beweging kunnen komen op een stijgende helling van ten minste 12 %.
- 7.10. **Verhouding motorvermogen/maximummassa**
Motorvoertuigen moeten over een motorvermogen beschikken van ten minste 5 kW/ton van de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van de combinatie. Het motorvermogen wordt gemeten volgens Richtlijn 80/1269/EEG van de Raad⁽¹⁾.
- 7.11. **Voorwaarden voor de gelijkwaardigheid van bepaalde andere veringsystemen met luchtvering voor de aangedreven voertuig(sen)**
- 7.11.1. Op verzoek van de fabrikant gaat de technische dienst na of een bepaalde andere vering gelijkwaardig is aan een luchtvering voor de aangedreven as(sen).
Om als gelijkwaardig aan luchtvering te worden erkend, moet een veringsysteem aan de volgende voorschriften voldoen:
- 7.11.1.1. Tijdens vrije laagfrequente verticale uittrilling van de afgeveerde massa boven een aangedreven as of groep assen moeten de gemeten frequentie en de demping met de maximaal toegestane druk op de vering binnen de in de punten 7.11.1.2 tot en met 7.11.1.5 aangegeven limieten liggen.
- 7.11.1.2. Iedere as moet zijn uitgerust met hydraulische dempers. Op een groep assen moeten de dempers zodanig zijn geplaatst dat de trilling van de groepen assen tot het minimum wordt beperkt.
- 7.11.1.3. De gemiddelde dempingsgraad D_m moet groter zijn dan 20 % van de kritische demping voor de vering in normale toestand met operationele hydraulische dempers.
- 7.11.1.4. De dempingsgraad D_r van de vering mag, wanneer alle hydraulische dempers verwijderd of buiten werking zijn, niet groter zijn dan 50 % van D_m .

⁽¹⁾ PB nr. L 375 van 31. 12. 1980, blz. 46. Richtlijn laatstelijk gewijzigd bij Richtlijn 89/491/EEG van de Commissie (PB nr. L 238 van 15. 8. 1989, blz. 43).

7.11.1.5. De frequentie van de afgeveerde massa boven de aangedreven as of groep assen mag in een vrije verticale uittrilling niet groter dan 2,0 Hz zijn.

7.11.1.6. Voor de definitie van de frequentie en de demping van het veringsysteem, zie punt 7.11.2. De testprocedures voor het meten van de frequentie en de demping staan beschreven in punt 7.11.3.

7.11.2. *Definitie van frequentie en demping*

Voor deze definitie wordt een afgeveerde massa M (kg) boven een aangedreven as of groep assen in aanmerking genomen. De as of groep assen heeft tussen het wegdek en de afgeveerde massa een totale verticale stijfheid van K newton/meter (N/m) en een totale dempingscoëfficiënt van C newton seconde per meter (N·s/m). De verticale verplaatsing (doorbuiging) van de afgeveerde massa is Z . De bewegingsvergelijking voor de vrije trilling van de afgeveerde massa is:

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

De trillingsfrequentie van de afgeveerde massa F (Hz) is:

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

De demping is kritisch wanneer $C = C_0$, waarin:

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

De dempingsgraad, weergegeven als een breuk van de kritische demping, is C/C_0 .

Tijdens vrije uittrilling van de afgeveerde massa zal de verticale beweging van de massa een gedempte sinusoidale baan volgen (figuur 2). De frequentie kan worden geraamd door de tijd te meten voor zoveel trillingscycli als kunnen worden waargenomen. De demping kan worden geraamd door de hoogte te meten van de opeenvolgende pieken van de trilling in dezelfde richting. Indien de piekamplitudes van de eerste en de tweede trillingscyclus A_1 en A_2 zijn, is de dempingsgraad D :

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

waarin \ln de natuurlijke logaritme van de amplitudeverhouding is.

7.11.3. *Testprocedure*

Voor de experimentele bepaling van de dempingsgraad D_m , de dempingsgraad D_r , wanneer de hydraulische dempers zijn verwijderd, en de frequentie F van de vering moet het beladen voertuig:

- a) bij lage snelheid ($5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$) over een afstapje van 80 mm met het in figuur 1 aangegeven profiel worden gereden, waarbij de op frequentie en demping te analyseren uittrilling die is welke optreedt nadat de wielen van de aangedreven as het afstapje zijn gepasseerd, of
- b) bij het chassis naar beneden worden getrokken zodat de druk op de aangedreven as 1,5 maal zo groot als de maximale statische waarde ervan is, waarbij de trek naar beneden plotseling wordt opgeheven en de daaropvolgende trilling wordt geanalyseerd, of
- c) bij het chassis naar omhoog worden getrokken zodat de afgeveerde massa 80 mm boven de aangedreven as wordt geheven, waarbij de trek naar boven plotseling wordt opgeheven en de daaropvolgende trilling wordt geanalyseerd, of
- d) andere testprocedures ondergaan, voorzover de fabrikant ten genoegen van de technische dienst heeft aangetoond dat die gelijkwaardig zijn.

Op het voertuig moet tussen de aangedreven as en het chassis, onmiddellijk boven de aangedreven as, een verplaatsingsopnemer worden aangebracht. Door het meten van het

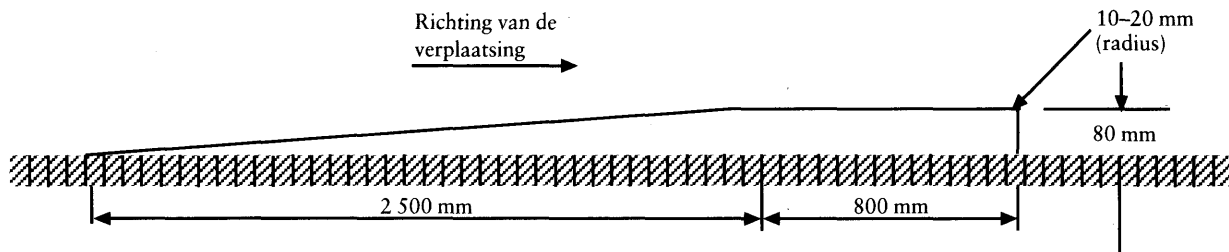
tijdsinterval tussen de eerste en tweede compressiepiek op de daarmee verkregen lijn kan de demping worden gevonden. Voor aangedreven tandemasstellen moeten de verplaatsingsopnemers worden aangebracht tussen iedere aangedreven as en het zich onmiddellijk daarboven bevindende gedeelte van het chassis.

De banden moeten op de juiste, door de fabrikant voor de testmassa opgegeven spanning worden gebracht.

De proef voor de controle op de gelijkwaardigheid van de veringen geschiedt met de technisch toelaatbare maximummassa op de as of de groep assen en de gelijkwaardigheid wordt geacht te gelden voor alle lagere massa's.

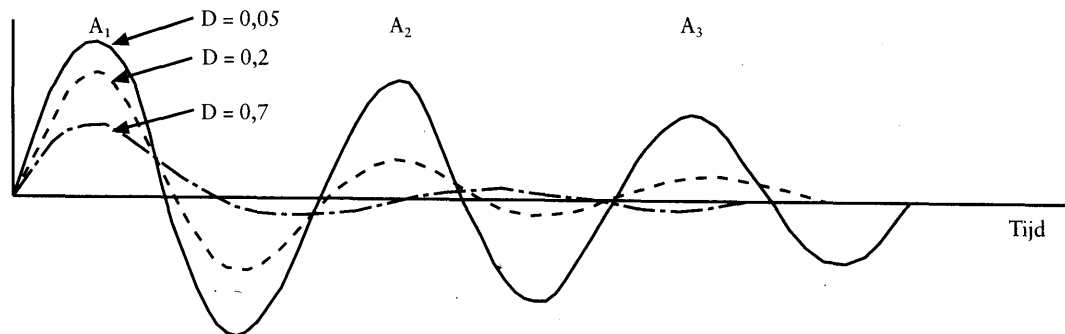
Figuur 1

Veringstest



Figuur 2

Demping



BIJLAGE II

INLICHTINGENFORMULIER Nr.

overeenkomstig bijlage I bij Richtlijn 70/156/EEG betreffende de EEG-typegoedkeuring van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan met betrekking tot de massa's en afmetingen

(Richtlijn 97/.../EG van het Europees Parlement en de Raad)

De volgende gegevens moeten, voorzover van toepassing, in drievoud met een inhoudsopgave worden verstrekt. Eventuele tekeningen moeten voldoende gedetailleerd en op passende schaal zijn en in formaat A4 (210 x 297 mm) of tot dat formaat gevouwen worden verstrekt. Op eventuele foto's moeten voldoende details te zien zijn.

Indien de systemen, onderdelen of technische eenheden elektronisch gestuurde functies hebben, moeten gegevens over hun prestaties worden verstrekt.

0. ALGEMENE GEGEVENS
- 0.1. Merk (firmanaam):
- 0.2. Type voertuig:
- 0.2.1. Algemene handelsbenaming(en):
- 0.3. Middel tot identificatie van het type, indien het op het voertuig is aangegeven (b):
- 0.3.1. Plaats van dat merkteken:
- 0.4. Voertuigcategorie (c):
- 0.5. Naam en adres van de fabrikant:
- 0.6. Plaats en wijze van aanbrenging van de voorgeschreven platen en opschriften:
- 0.6.1. Op het chassis:
- 0.6.2. Op de carrosserie:
- 0.8. Adres van de assemblagefabriek(en):
1. ALGEMENE BOUWWIJZE VAN HET VOERTUIG
- 1.1. Foto's of tekeningen van een representatief voertuig:
- 1.2. Maattekening van het gehele voertuig:
- 1.3. Aantal assen en wielen:
- 1.3.1. Aantal en plaats van assen met dubbele wielen:
- 1.3.2. Aantal en plaats van de gestuurde assen:

Voetnoten:

Algemeen: De in dit formulier gebruikte rubrieknummers en voetnoten komen overeen met die van bijlage I bij Richtlijn 70/156/EEG. Punten die niet van belang zijn voor deze richtlijn zijn weggelaten.

Voetnoot (e): „Zodanig aangeduid dat de feitelijke waarde voor elke technische configuratie van het voertuigtype duidelijk is.”

Voetnoot (nd): „ISO-norm 612-1978, term nr. 6.18.1”.

- 1.3.3. Aangedreven assen (aantal, plaats, onderlinge verbinding):
- 1.4. (Eventueel) Chassis (overzichttekening):
- 1.6. Plaats en opstelling van de motor:
- 1.7. Stuurcabine (front of met kap) (z):
- 1.9. Aangeven of het motorvoertuig is bedoeld voor het trekken van opleggers of andere aanhangwagens en of de aanhangwagen een oplegger, autonome aanhangwagen of middenasaanhangwagen is; vermelding van voertuigen die speciaal zijn ontworpen voor het vervoer van goederen onder gecontroleerde temperatuur:
-
2. MASSA'S EN AFMETINGEN (e) (in kg en mm) (eventueel naar tekening verwijzen)
- 2.1. Wielbasis of -bases (bij volle belasting) (f):
- 2.1.1. Voor opleggers:
- 2.1.1.1. Afstand tussen de as van de koppelpen en de achterzijde van de oplegger:
- 2.1.1.2. Maximale afstand tussen de as van de koppelpen en een willekeurig punt aan de voorzijde van de oplegger:
- 2.1.1.3. Wielbasis van de oplegger als omschreven in punt 7.6.1.2. van bijlage I van deze richtlijn:
- 2.2. Voor aanhangwagentrekkende voertuigen:
- 2.2.1. Afstand hart koppelschotel/hart achteras (maximaal en minimaal; voor niet-complete voertuigen de toelaatbare waarden vermelden) (g):
- 2.2.2. Maximale hoogte van de koppelschotel (genormaliseerd) (h):
- 2.3. Spoorbreedte en breedte van de assen:
- 2.3.1. Spoorwijdte op elke gestuurde as (i):
- 2.3.2. Spoorwijdte op alle andere assen (i):
- 2.3.3. Breedte van de breedste achteras:
- 2.4. Bereik van de afmetingen (buitenmaten) van het voertuig:
- 2.4.1. Chassis zonder carrosserie:
- 2.4.1.1. Lengte (j):
- 2.4.1.1.1. Toelaatbare maximumlengte:
- 2.4.1.1.2. Toelaatbare minimumlengte:
- 2.4.1.2. Breedte (k):
- 2.4.1.2.1. Toelaatbare maximumbreedte:
- 2.4.1.2.2. Toelaatbare minimumbreedte:
- 2.4.1.3. Hoogte (in rijklare toestand) (l) (bij in de hoogte verstelbare vering de normale rijstand aangeven):
- 2.4.1.4. Vooroverbouw (m):
- 2.4.1.5. Achteroverbouw (n):
- 2.4.1.5.2. Toelaatbare minimum- en maximumoverhang van de opleggerkoppeling (nd):

- 2.4.1.8. Toelaatbare uiterste posities van het zwaartepunt van de carrosserie en/of binneninrichting en/of uitrusting en/of nuttige lading:
- 2.4.1.9. Afstand tussen de assen (indien meerassig):
- 2.4.2. Chassis met carrosserie:
- 2.4.2.1. Lengte (j):
- 2.4.2.1.1. Lengte van de laadruimte:
- 2.4.2.2. Breedte (k):
- 2.4.2.2.1. Dikte van de wanden (voor voertuigen die speciaal zijn ontworpen voor het vervoer van goederen onder gecontroleerde temperatuur):
- 2.4.2.3. Hoogte (in rijklare toestand) (l) (bij in de hoogte verstelbare vering de normale rijstand aangeven):
- 2.4.2.4. Vooroverbouw (m):
- 2.4.2.5. Achteroverbouw (n):
- 2.4.2.8. Toelaatbare uiterste posities van het zwaartepunt van de nuttige lading (in het geval van niet-uniforme lading):
- 2.4.2.9. Afstand tussen de assen (indien meerassig):
- 2.6. Massa van het voertuig met carrosserie, en met de koppelinrichting in het geval van een trekkend voertuig van een categorie anders dan M_1 , in rijklare toestand, of de massa van het chassis met cabine indien de fabrikant niet de carrosserie en/of de koppelinrichting levert (met koelvloeistof, smeermiddelen, brandstof, 100 % andere vloeistoffen met uitzondering van water, gereedschap, reservewiel en bestuurder, en voor bussen en touringcars de massa van de bijrijder (75 kg), indien er een bijrijderszitplaats in het voertuig is) (o) (ε):
- 2.6.1. Verdeling van deze massa over de assen en, in het geval van een oplegger of middenaanhangwagen, de belasting op de opleggerkoppeling (ε):
- 2.7. Minimummassa van het voltooide voertuig volgens fabrieksopgave, in het geval van een niet-compleet voertuig:
- 2.7.1. Verdeling van deze massa over de assen en, in het geval van een oplegger of middenaanhangwagen, de belasting op de opleggerkoppeling:
- 2.8. Technisch toelaatbare massa in beladen toestand volgens fabrieksopgave (y) (ε):
- 2.8.1. Verdeling van deze massa over de assen en, in het geval van een oplegger of middenaanhangwagen, de belasting op het koppelpunt (ε):
- 2.9. Technisch toelaatbare maximummassa op iedere as (ε):
- 2.10. Technisch toelaatbare maximummassa op iedere groep assen (ε):
- 2.11. Technisch toelaatbare getrokken maximummassa in beladen toestand van het voertuig (ε):
- 2.11.1. Disselaanhangwagen:
- 2.11.2. Oplegger:
- 2.11.3. Middenaanhangwagen:
- 2.11.3.1. Maximumverhouding tussen koppelingsoverhang (p) en wielbasis:
- 2.11.4. Technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van de combinatie:
- 2.11.6. Maximummassa van de ongeremde oplegger:
- 2.12. Technisch toelaatbare maximummassa op het koppelpunt van het voertuig:
- 2.12.1. van het motorvoertuig:

- 2.12.2. van de oplegger of middenaanhangwagen:
- 2.13. Toelaatbare maximummassa van de koppelinrichting (indien niet gemonteerd door de fabrikant):
- 2.14.1. Verhouding motorvermogen/toelaatbare maximummassa in beladen toestand van de combinatie (in kW/kg) (zoals omschreven in punt 7.10 van bijlage I van deze richtlijn):
- 2.16. Maximaal toelaatbare massa's, bedoeld voor registratie/in het verkeer brengen (facultatief: indien deze waarden vermeld zijn, worden zij gecontroleerd overeenkomstig de voorschriften van bijlage IV⁽¹⁾):
- 2.16.1. Voor registratie/in het verkeer brengen bedoelde toelaatbare maximummassa in beladen toestand (verscheidene vermeldingen mogelijk voor elke technische configuratie) (ε):
- 2.16.2. Voor registratie/in het verkeer brengen bedoelde toelaatbare maximummassa in beladen toestand op iedere as, en voor een oplegger of middenaanhangwagen de bedoelde belasting op het koppelpunt volgens fabrieksopgave, indien lager dan de technisch toelaatbare maximummassa op het koppelpunt (verscheidene vermeldingen mogelijk voor elke technische configuratie) (ε):
- 2.16.3. Voor registratie/in het verkeer brengen bedoelde toelaatbare maximummassa op iedere groep assen (verscheidene vermeldingen mogelijk voor elke technische configuratie) (ε): .
- 2.16.4. Voor registratie/in het verkeer brengen bedoelde toelaatbare getrokken maximummassa (verscheidene vermeldingen mogelijk voor elke technische configuratie) (ε):
- 2.16.5. Voor registratie/in het verkeer brengen bedoelde toelaatbare maximummassa van de combinatie (verscheidene vermeldingen mogelijk voor elke technische configuratie) (ε): ..
.....
5. ASSEN
- 5.1. Beschrijving van iedere as:
- 5.2. Merk:
- 5.3. Type:
- 5.4. Hefbare as(sen):
- 5.4.1. Plaatsing, merk en type:
- 5.5. Belastbare as(sen):
- 5.5.1. Plaatsing, merk en type:
6. OPHANGING
- 6.1. Tekening van de ophanging:
- 6.2. Type en ontwerp van de ophanging van iedere as of groep assen of ieder wiel:
- 6.2.1. Hoogteregeling: ja/nee.
- 6.2.3. Luchtvering voor aangedreven as(sen): ja/nee.
- 6.2.3.1. Aan luchtvering gelijkwaardige vering van aangedreven as(sen): ja/nee.
- 6.2.3.2. Frequentie en demping van de verticale trilling van de afgeveerde massa:
- 6.3. Kenmerken van de verende onderdelen van de ophanging (ontwerp, kenmerken van de materialen en afmetingen):
- 6.4. Stabilisatoren: ja/nee.
- 6.5. Schokdempers: ja/nee.

⁽¹⁾ De punten 2.16.1 tot en met 2.16.5 weerhouden de nationale registratie-instanties er niet van, andere maximummassa's voor registratie/in het verkeer brengen goed te keuren.

- 6.6. BANDEN EN WIELEN
- 6.6.1. Band/wiel-combinatie(s) (voor banden maataanduidingen, laagste belastingsindex, symbool van de laagste snelheidscategorie opgeven; voor wielen de velgmaat(maten) en wielbolling(en)) (ε):
- 6.6.1.1. As 1:
- 6.6.1.2. As 2:
enz.
- 6.6.3. Door de fabrikant van het voertuig aanbevolen bandspanning(en): kPa (ε).
8. REMMEN
- 8.3. Bediening en overbrenging van reminrichtingen van aanhangwagens bij voertuigen die zijn ontworpen om een aanhangwagen te trekken:
9. CARROSSERIE
- 9.1. Aard van de carrosserie:
- 9.10.3. Zitplaatsen:
- 9.10.3.1. Aantal:
- 9.10.3.2. Plaats en opstelling:
- 9.17. Voorgeschreven platen en opschriften:
- 9.17.1. Foto's en/of tekeningen van de plaats van de voorgeschreven platen en opschriften en van het chassisnummer:
- 9.17.2. Foto's en/of tekeningen van het officiële gedeelte van de platen en opschriften (ingevuld voorbeeld met afmetingen):
11. VERBINDINGEN TUSSEN TREKKER EN AANHANGWAGEN OF OPLEGGER
- 11.1. Klasse en type van de gemonteerde of te monteren koppelinrichting(en):
- 11.2. Kenmerken D, U, S en V van de gemonteerde koppelinrichting(en) of minimumkenmerken D, U, S en V van de te monteren koppelinrichting(en): daN.
.....
- 11.3. Door de fabrikant gegeven instructies voor de bevestiging van het type koppeling van het voertuig en foto's of tekeningen van de bevestigingspunten op het voertuig; aanvullende gegevens indien het type koppeling slechts voor speciale typen voertuigen wordt gebruikt:
.....
- 11.4. Gegevens over de montage van afzonderlijke trekhaken of montageplaten:
.....
13. SPECIALE BEPALINGEN VOOR BUSSEN EN TOURINGCARS
- 13.1. Klasse van de bus of touringcar:
- 13.2. Aantal staanplaatsen:
- 13.3. Aantal zitplaatsen voor passagiers en bijrijder:
- 13.3.1. Bijrijderszitplaats: ja/neeen⁽¹⁾.

(¹) Doorhalen wat niet van toepassing is.

- 13.6. Inhoud bagageruimte: ... m³.
- 13.7. Plaats voor vervoer van bagage op het dak: m².

AANVULLENDE INFORMATIE VOOR TERREINVOERTUIGEN

- 2.4.1. Chassis zonder carrosserie:
- 2.4.1.4.1. Oploophoek (na):°.
- 2.4.1.5.1. Afloophoek (nb):°.
- 2.4.1.6. Vrije hoogte (als omschreven in punt 4.5 van deel A van bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG):
- 2.4.1.6.1. Tussen de assen:
- 2.4.1.6.2. Onder de vooras(sen):
- 2.4.1.6.3. Onder de achteras(sen):
- 2.4.1.7. Hellingshoek (nc):°.
- 2.4.2. Chassis met carrosserie:
- 2.4.2.4.1. Oploophoek (na):°.
- 2.4.2.5.1. Afloophoek (nb):°.
- 2.4.2.6. Vrije hoogte (als omschreven in punt 4.5 van deel A van bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG):
- 2.4.2.6.1. Tussen de assen:
- 2.4.2.6.2. Onder de vooras(sen):
- 2.4.2.6.3. Onder de achteras(sen):
- 2.4.2.8. Hellingshoek (nc):°.
- 2.15. Startvermogen op een helling (voertuig alleen:%).
- 4.9. Differentieelblokkering: ja/nee/optie⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

BIJLAGE III

MODEL

[maximumformaat A4 (210 × 297 mm)]

EG-GOEDKEURINGSFORMULIER VOOR VOERTUIGEN

Dienststempel

Mededeling betreffende de:

- goedkeuring⁽¹⁾
- uitbreiding van de goedkeuring⁽¹⁾
- weigering van de goedkeuring⁽¹⁾
- intrekking van de goedkeuring⁽¹⁾

van een type voertuig met betrekking tot Richtlijn 97/27/EG betreffende de massa's en afmetingen van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan een tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG.

EG-typegoedkeuring nr.:

Reden voor uitbreiding:

DEEL I

- 0.1. Merk (firmanaam):
- 0.2. Type voertuig:
- 0.2.1. Handelsbenaming:
- 0.3. Middel tot identificatie van het type, indien aangegeven op het voertuig:
- 0.3.1. Plaats van dat merkteken:
- 0.4. Voertuigcategorie:
- 0.5. Naam en adres van de fabrikant:
-
- Naam en adres van de fabrikant van de laatste bouwfase van het voertuig:
-
- 0.8. Naam en adres van de assemblagefabriek(en):
-

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

DEEL II

1. Eventuele aanvullende gegevens: zie het addendum.
 2. Met de keuring belaste technische dienst:
.....
 3. Datum van het keuringsrapport:
 4. Nummer van het keuringsrapport:
 5. Eventuele opmerkingen: zie het addendum.
 6. Plaats:
 7. Datum:
 8. Handtekening:
 9. Bijgevoegd wordt een inhoudsopgave van het informatiepakket dat op verzoek verkrijgbaar is bij de administratieve dienst die de goedkeuring heeft verleend.
-

*Addendum**bij het EG-goedkeuringsformulier nr. ...*

betreffende de goedkeuring van bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan met betrekking tot Richtlijn 97/27/EG

1. Aanvullende gegevens:
 - 1.0. Afmetingen, groter dan de in punt 7.3 van bijlage I van Richtlijn 97/27/EG toegestane maximumafmetingen overeenkomstig artikel 3 en artikel 7: ja/nee⁽¹⁾.
 - 1.1. (Totale) lengte: ... m (compleet of voltooid voertuig).
 - 1.1.1. Lengte van de laadruimte:
 - 1.1.2. Afstand van de koppellen tot het voorste punt van de oplegger:
 - 1.1.3. Afstand van de koppellen tot het achterste punt van de oplegger:
 - 1.2. (Totale) breedte: ... m (compleet of voltooid voertuig).
 - 1.3. (Totale) hoogte: ... m (compleet of voltooid voertuig).
 - 1.4. Toelaatbare maximumlengte: ... m (niet-compleet voertuig).
 - 1.5. Toelaatbare maximumbreedte: ... m (niet-compleet voertuig).
 - 1.6. Toelaatbare uiterste posities van het zwaartepunt van de carrosserie en/of binneninrichting en/of uitrusting en/of lading (niet-compleet voertuig of niet-uniforme lading):
 - 1.7. Maximummassa van het voertuig in rijklare toestand⁽²⁾:
 - 1.7.1. Technisch toelaatbare massa in beladen toestand van het voertuig⁽²⁾: ... kg.
 - 1.9. Technisch toelaatbare massa op de as⁽²⁾:
 - 1.9.1. Eerste as: ... kg.
 - Tweede as⁽¹⁾: ... kg.
 - Derde as⁽¹⁾: ... kg.
 - Vierde as⁽¹⁾: ... kg.
 - Vijfde as⁽¹⁾: ... kg.
 - 1.11. Technisch toelaatbare massa op de groep assen⁽²⁾:
 - 1.11.1. Eerste groep assen: ... kg.
 - Tweede groep assen⁽¹⁾: ... kg.
 - 1.13. Technisch toelaatbare maximummassa van de combinatie in beladen toestand:
 - 1.14. Hefbare assen:
 - 1.15. Belastbare assen:
 - 1.17. Technisch toelaatbare getrokken maximummassa van het motorvoertuig⁽¹⁾⁽²⁾:
 - 1.17.1. Disselaanhangwagen⁽¹⁾:
 - 1.17.2. Oplegger⁽¹⁾:
 - 1.17.3. Middenasaanhangwagen⁽¹⁾:
 - 1.17.4. Ongeremde aanhangwagen⁽¹⁾:

⁽¹⁾ Doorhalen wat niet van toepassing is.

⁽²⁾ Zodanig aangeven dat de feitelijke waarde voor elke technische configuratie van het voertuigtype duidelijk is.

- 1.18. Technisch toelaatbare maximummassa op het koppelpunt van het motorvoertuig/van de oplegger of middenaasaanhangwagen⁽¹⁾(²): ... kg.
- 1.19. Toelaatbare maximummassa van de koppelinrichting (indien niet door de fabrikant gemonteerd): ... kg.
- 1.20. Maximaal toelaatbare massa's, bedoeld voor registratie/in het verkeer brengen⁽²⁾(³):
- 1.20.1. Voor registratie/in het verkeer brengen bedoelde toelaatbare maximummassa's in beladen toestand (verscheidene vermeldingen mogelijk voor elke technische configuratie):
- 1.20.2. Voor registratie/in het verkeer brengen bedoelde toelaatbare maximummassa's in beladen toestand op iedere as en, voor een oplegger of middenaasaanhangwagen, de belasting op het koppelpunt, volgens fabrieksopgave indien die verschilt van de technisch toelaatbare massa op het koppelpunt (verscheidene vermeldingen mogelijk voor elke technische configuratie)⁽²⁾:
- 1.20.3. Voor registratie/in het verkeer brengen bedoelde toelaatbare maximummassa's op iedere assengroep (verscheidene vermeldingen mogelijk voor elke technische configuratie)⁽²⁾:
- 1.20.4. Voor registratie/in het verkeer brengen bedoelde toelaatbare getrokken maximummassa's (verscheidene vermeldingen mogelijk voor elke technische configuratie)⁽²⁾:
- 1.20.5. Voor registratie/in het verkeer brengen bedoelde toelaatbare maximummassa's van de combinatie (verscheidene vermeldingen mogelijk voor elke technische configuratie)⁽²⁾:
- 1.21. Luchtvering voor aangedreven as: ja/nee⁽¹⁾.
- 1.22. Als gelijkwaardig aan luchtvering erkende vering van aangedreven as: ja/nee⁽¹⁾.
- 1.23. Terreinvoertuig: ja/nee⁽¹⁾.
- 1.24. Aantal passagiers:
- 1.24.1. Aantal zitplaatsen⁽²⁾:
- 1.24.2. Aantal staanplaatsen voor voertuigen van de categorieën M₂ en M₃⁽²⁾:
- 1.25. Foto's en/of tekeningen van de montagepunten van de koppelinrichting op het voertuig:

(¹) Doorhalen wat niet van toepassing is.

(²) Zodanig aangeven dat de feitelijke waarde voor elke technische configuratie van het voertuigtype duidelijk is.

(³) Alleen in te vullen indien deze gegevens in het inlichtingenformulier vermeld zijn.

BIJLAGE IV

Deze bijlage bevat de in artikel 4 van deze richtlijn bedoelde uniforme procedure voor de vaststelling van de „voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare massa's” in iedere lidstaat en de uniforme technische eisen voor belastbare en hefbare assen, bedoeld in artikel 5 van deze richtlijn.

1. Definities

De volgende begrippen zijn van toepassing in het kader van artikel 4 van deze richtlijn in afwachting van een wijziging daarvan waarbij geharmoniseerde toegestane maximummassa's worden opgenomen. In deze bijlage wordt verstaan onder:

- 1.0. *ondeelbare lading*: een lading die voor het vervoer over de weg niet zonder onevenredige kosten of gevaar van schade kan worden verdeeld in twee of meer ladingen en die als gevolg van haar massa of afmetingen niet kan worden vervoerd door een voertuig waarvan de massa's en afmetingen voldoen aan de in een lidstaat toegestane maximummassa's en -afmetingen;
- 1.1. *voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa in beladen toestand*: de maximummassa van het voertuig in beladen toestand waarmee het voertuig in een lidstaat op verzoek van de voertuigfabrikant geregistreerd of in het verkeer gebracht kan worden.
 - 1.1.1. Voor elke technische configuratie van het voertuigtype, zoals bepaald door één stel mogelijke waarden van de punten in het inlichtingenformulier in bijlage II, kan de voertuigfabrikant op het tijdstip van goedkeuring overeenkomstig deze richtlijn een stel voor registratie/in het verkeer brengen bedoelde toelaatbare maximummassa's in beladen toestand opgeven met het oog op controle vooraf door de goedkeuringsinstanties volgens de voorschriften van punt 2 van deze bijlage.
 - 1.1.2. De autoriteiten van de lidstaten bepalen, ieder voor het eigen land, de voor de registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa van een bepaald voertuig in beladen toestand aan de hand van de volgende uitgangspunten:
 - per definitie mag slechts één voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa in beladen toestand worden toegekend aan een technische voertuigconfiguratie zoals bepaald door één stel mogelijke waarden van de punten in het inlichtingenformulier in bijlage II van deze richtlijn;
 - als de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa in beladen toestand geldt de grootste massa, kleiner dan of gelijk aan de technisch toelaatbare massa in beladen toestand, en de toepasselijke toegestane maximummassa van het voertuig in de betrokken lidstaat (of op verzoek van de fabrikant en in overeenstemming met de autoriteiten van de lidstaat een kleinere massa), die moet voldoen aan de eisen van punt 2 van deze bijlage.Dit weerhoudt de lidstaten er niet van een grotere massa toe te staan, hetzij voor het vervoer van ondeelbare ladingen, hetzij voor bepaald nationaal vervoer dat niet van noemenswaardige invloed is op de internationale concurrentie in de vervoerssector, binnen de grenzen van de technisch toelaatbare maximummassa van het voertuig in beladen toestand.
 - 1.1.3. Voor de toepassing van de in bijlage IV van Richtlijn 70/156/EEG vermelde bijzondere richtlijnen mogen de lidstaten verlangen dat het voertuig voldoet aan de toepasselijke bepalingen van die richtlijnen voor de categorie die volgens bijlage II van Richtlijn 70/156/EEG overeenstemt met de reële waarde van de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa in beladen toestand van het voertuig, en voor middenasaanhangwagens en opleggers, met de reële waarde van de massa die overeenkomt met de belasting op de assen wanneer het voertuig belast wordt tot de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa in beladen toestand.
 - 1.1.4. De lidstaten mogen verlangen dat de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa in beladen toestand niet afhankelijk is van de gemonteerde banden.
- 1.2. *Voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa op de as in een lidstaat*: de door de autoriteiten van die lidstaat opgegeven maximummassa in beladen toestand op de as waarmee het voertuig in die lidstaat op verzoek van de voertuigfabrikant geregistreerd of in het verkeer gebracht moet worden.
 - 1.2.1. Voor elke technische configuratie van het voertuigtype, zoals bepaald door één stel mogelijke waarden van de punten in het inlichtingenformulier in bijlage II, kan de voertuigfabrikant op het tijdstip van goedkeuring overeenkomstig deze richtlijn een stel voor registratie/in het verkeer brengen bedoelde toelaatbare maximummassa's op de assen opgeven met het oog op controle vooraf door de goedkeuringsinstanties volgens de voorschriften van punt 2 van deze bijlage.
 - 1.2.2. De autoriteiten van de lidstaten bepalen, ieder voor het eigen land, de voor de registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa op de as aan de hand van de volgende uitgangspunten:

- per definitie mag slechts één voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa aan iedere as worden toegekend voor een technische voertuigconfiguratie zoals bepaald door één stel mogelijke waarden van de punten in het inlichtingenformulier in bijlage II van deze richtlijn;
- als de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa op een as geldt de grootste massa, kleiner dan of gelijk aan de technisch toelaatbare maximummassa op de as en de toepasselijke toegestane maximummassa op de as in de betrokken lidstaat (of op verzoek van de fabrikant en in overeenstemming met de autoriteiten van de lidstaat een kleinere massa), die voldoet aan de eisen van punt 2 van deze bijlage.

Dit weerhoudt de lidstaten er niet van een grotere massa toe te staan, hetzij voor het vervoer van ondeelbare ladingen, hetzij voor bepaald nationaal vervoer dat niet van noemenswaardige invloed is op de internationale concurrentie in de vervoerssector, binnen de grenzen van de technisch toelaatbare maximummassa van het voertuig in beladen toestand.

- 1.2.3. De lidstaten mogen verlangen dat de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa op de as niet afhankelijk is van de gemonteerde banden.
- 1.3. *Voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa op de groep assen in een lidstaat:* de door de autoriteiten van die lidstaat opgegeven maximummassa op de groep assen in beladen toestand waarmee het voertuig in die lidstaat op verzoek van de voertuigfabrikant geregistreerd of in het verkeer gebracht moet worden.
 - 1.3.1. Voor elke technische configuratie van het voertuigtype, zoals bepaald door een stel mogelijke waarden van de punten in het inlichtingenformulier in bijlage II van deze richtlijn, kan de voertuigfabrikant op het tijdstip van goedkeuring overeenkomstig deze richtlijn een stel voor registratie/in het verkeer brengen bedoelde toelaatbare maximummassa's op de groep assen opgeven met het oog op controle vooraf door de goedkeuringsinstantie volgens de voorschriften van punt 2 van deze bijlage.
 - 1.3.2. De autoriteiten van de lidstaten bepalen, ieder voor het eigen land, de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa op de groep assen aan de hand van de volgende uitgangspunten:
 - per definitie mag slechts één voor registratie of in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa aan iedere groep assen worden toegekend voor een technische voertuigconfiguratie, zoals bepaald door één stel mogelijke waarden van de punten in het inlichtingenformulier in bijlage II van deze richtlijn;
 - als de voor registratie of in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa op de groep assen geldt de grootste massa, kleiner dan of gelijk aan de technisch toelaatbare maximummassa op de groep assen en de toepasselijke toegestane maximummassa op de groep assen in de betrokken lidstaat (of op verzoek van de fabrikant en in overeenstemming met de autoriteiten van de lidstaat een kleinere massa), die voldoet aan de eisen van punt 2 van deze bijlage.Dit weerhoudt de lidstaten er niet van een grotere massa toe te staan, hetzij voor het vervoer van ondeelbare ladingen, hetzij voor bepaald nationaal vervoer dat niet van noemenswaardige invloed is op de internationale concurrentie in de vervoerssector, binnen de grenzen van de technisch toelaatbare maximummassa van het voertuig in beladen toestand.
 - 1.3.3. De lidstaten mogen verlangen dat de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa op de groep assen niet afhankelijk is van de gemonteerde banden.
- 1.4. *Voor registratie/in het verkeer brengen in een lidstaat toelaatbare getrokken maximummassa van een motorvoertuig:* de door de autoriteiten van die lidstaat opgegeven getrokken maximummassa van het motorvoertuig waarmee het motorvoertuig in die lidstaat op verzoek van de voertuigfabrikant geregistreerd of in het verkeer gebracht moet worden.
 - 1.4.1. Voor elke technische configuratie van het voertuigtype zoals bepaald door één stel mogelijke waarden van de punten in het inlichtingenformulier in bijlage II van deze richtlijn, kan de voertuigfabrikant op het tijdstip van goedkeuring overeenkomstig deze richtlijn een stel voor registratie/in het verkeer brengen bedoelde toelaatbare getrokken maximummassa's opgeven met het oog op controle vooraf door de goedkeuringsinstantie volgens de voorschriften van punt 2 van deze bijlage.
 - 1.4.2. De autoriteiten van de lidstaten bepalen, ieder voor het eigen land, de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare getrokken maximummassa van een bepaald voertuig aan de hand van de volgende uitgangspunten:
 - per definitie mag slechts één voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare getrokken maximummassa worden toegekend aan een technische voertuigconfiguratie zoals bepaald door een stel mogelijke waarden van de punten in het inlichtingenformulier in bijlage II van deze richtlijn;
 - als de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare getrokken maximummassa geldt de grootste massa, kleiner dan of gelijk aan de technisch toelaatbare getrokken maximummassa, en de toepasselijke toegestane maximummassa's in die lidstaat (of op verzoek van de fabrikant en in overeenstemming met de autoriteiten van die lidstaat een kleinere massa), die voldoet aan de eisen van punt 2 van deze bijlage.

Dit weerhoudt de lidstaten er niet van een grotere massa toe te staan, hetzij voor het vervoer van ondeelbare ladingen, hetzij voor bepaald nationaal vervoer dat niet van noemenswaardige invloed is op de internationale concurrentie in de vervoerssector, binnen de grenzen van de technisch toelaatbare maximummassa van het voertuig in beladen toestand.

- 1.5. *Voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa van de combinatie in beladen toestand in een lidstaat:* de som van de massa's van het voertuig in beladen toestand en de aanhangwagens daarvan in beladen toestand waarmee het motorvoertuig in die lidstaat op verzoek van de voertuigfabrikant geregistreerd of in het verkeer gebracht moet worden.
 - 1.5.1. Voor elke technische configuratie van het voertuigtype, zoals bepaald door één stel mogelijke waarden van de punten in het inlichtingenformulier in bijlage II van deze richtlijn, kan de voertuigfabrikant op het tijdstip van goedkeuring overeenkomstig deze richtlijn een stel van voor registratie/in het verkeer brengen bedoelde toelaatbare maximummassa's van de combinatie opgeven met het oog op controle vooraf door de goedkeuringsinstantie volgens de voorschriften van punt 2 van deze bijlage.
 - 1.5.2. De autoriteiten van de lidstaten bepalen, ieder voor het eigen land, de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa van de combinatie in beladen toestand van een bepaald voertuig aan de hand van de volgende uitgangspunten:
 - per definitie en in beginsel mag slechts één voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa van de combinatie in beladen toestand worden toegekend aan één bepaalde technische configuratie van het motorvoertuigtype, zoals bepaald door één stel mogelijke waarden van de punten in het inlichtingenformulier in bijlage II van deze richtlijn. Overeenkomstig de geldende praktijk in de lidstaat kan echter een voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa van de combinatie in beladen toestand worden bepaald voor ieder beoogd totaal aantal assen van de combinatie en die massa kan ook afhankelijk zijn van andere kenmerken van de beoogde combinatie, zoals de beoogde aard van het vervoer (bij voorbeeld ISO-containers van 40 voet in gecombineerd vervoer enz.);
 - als de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa van de combinatie in beladen toestand geldt de grootste massa, kleiner dan of gelijk aan de technisch toelaatbare maximummassa van de combinatie in beladen toestand en de toepasselijke toegestane maximummassa's in de betrokken lidstaat (of op verzoek van de fabrikant en in overeenstemming met de autoriteiten van de lidstaat een kleinere massa), die voldoet aan de eisen van punt 2 van deze bijlage.

Dit weerhoudt de lidstaten er niet van een grotere massa toe te staan, hetzij voor het vervoer van ondeelbare ladingen, hetzij voor bepaald nationaal vervoer dat niet van noemenswaardige invloed is op de internationale concurrentie in de vervoerssector, binnen de grenzen van de technisch toelaatbare maximummassa van het voertuig in beladen toestand.

2. **Bepaling van de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa's**

- 2.1. Voor het bepalen van de verschillende toelaatbare maximummassa's voor registratie/in het verkeer brengen door de autoriteiten van de lidstaten is punt 7.4 van bijlage I van deze richtlijn van toepassing. Daartoe worden de in dat punt genoemde aanduidingen M, m_i , μ_i , TM en MC respectievelijk gebruikt voor de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa van het voertuig in beladen toestand, de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa op as „i”, op de enkele as of groep assen „j”, de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare getrokken maximummassa en de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa van de combinatie in beladen toestand.
 - 2.2. Bepaling van de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare getrokken maximummassa van een motorvoertuig:
 - 2.2.1. De voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare getrokken maximummassa van een motorvoertuig dat bestemd is voor het trekken van een aanhangwagen, ongeacht of het een trekkend voertuig is of niet, is de laagste van de volgende waarden:
 - a) de technisch toelaatbare getrokken maximummassa, gebaseerd op de constructie en de prestaties van het voertuig en/of de sterkte van de mechanische koppelinrichting;
 - b) voertuigen die uitsluitend bestemd zijn voor het trekken van aanhangwagens zonder bedrijfsremmen: de helft van de massa van het voertuig in rijklare toestand met een maximum van 0,750 ton;
 - c) voertuigen met een maximummassa van ten hoogste 3,5 ton die uitsluitend bestemd zijn voor het trekken van aanhangwagens met bedrijfsremmen: de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare massa in beladen toestand van het voertuig, of, voor terreinvoertuigen (zie punt 7.5 van bijlage I), 1,5-maal die massa, doch ten hoogste 3,5 ton;
 - d) voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton die uitsluitend bestemd zijn voor het trekken van aanhangwagens met oploopremmen: 3,5 ton;
 - e) voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton die bestemd zijn voor het trekken van aanhangwagens met een continueinrichting: 1,5-maal de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa in beladen toestand van het voertuig,
- mits aan alle toepasselijke technische bepalingen van Richtlijn 96/53/EG is voldaan.

In afwijking van punt 1.4 kunnen voor voertuigen die bestemd zijn voor het trekken van meer dan één van de onder b), c), d) en e) genoemde soorten aanhangwagens per technische configuratie van het voertuigtype maximaal drie verschillende voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare getrokken maximummassa's worden vastgesteld, overeenkomstig de kenmerken van de remverbindingen van het motorvoertuig: één voor aanhangwagens zonder bedrijfsremmen, één voor aanhangwagens met oplooppremmen en één voor aanhangwagens met een continue systeem. Deze massa's worden vastgesteld zoals hierboven beschreven, door toepassing van respectievelijk de punten b), c), d) en e).

Lagere dan de aldus bepaalde massa's mogen op verzoek van de fabrikant door de lidstaten aanvaard worden.

3. **Technische eisen voor de montage van hefbare of belastbare assen op voertuigen (bijlage I, punten 2.14 tot en met 2.16)**
- 3.1. Ieder voertuig mag een of meer hefbare of belastbare assen hebben.
- 3.2. Indien een voertuig is uitgerust met een of meer hefbare assen (bijlage I, punten 2.14 tot en met 2.16), moet gewaarborgd zijn dat de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa's op de assen en groepen assen onder geen enkele omstandigheid, behoudens de in punt 3.5 genoemde, worden overschreden. Daartoe moet de hefbare as automatisch op de bodem neerkomen, indien de dichtstbijzijnde as(sen) van de groep of de vooras van het motorvoertuig tot de voor registratie/in het verkeer brengen toelaatbare maximummassa('s) is (zijn) belast.
- 3.3. Een of meer gele waarschuwingslichtjes in de cabine moet(en) de bestuurder te kennen geven dat de hefbare of belastbare as(sen) van het motorvoertuig of de aanhangwagen opgetrokken is (zijn).
- 3.4. Iedere ashefinrichting die is aangebracht op een voertuig waarop deze richtlijn van toepassing is en de systemen voor de werking daarvan moeten zodanig zijn ontworpen en geïnstalleerd dat zij beveiligd zijn tegen verkeerd gebruik en manipulatie.
- 3.5. Voorschriften voor het wegrijden van motorvoertuigen op gladde oppervlakken:
 - 3.5.1. In afwijking van het bepaalde in punt 3.2, en om het wegrijden van motorvoertuigen of voertuigcombinaties op gladde bodem te vergemakkelijken en de greep van de banden op die oppervlakken te vergroten, mag de ashefinrichting de hefbare of belastbare as van het motorvoertuig of de oplegger ook bewegen om de massa op de aangedreven as te vergroten, indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:
 - de massa die overeenkomt met de belasting op iedere as van het voertuig mag de in de lidstaat geldende toepasselijke toegestane maximummassa overschrijden met ten hoogste 30 %, op voorwaarde dat de door de fabrikant voor dat speciale doel opgegeven waarde niet wordt overschreden;
 - de massa die overeenkomt met de resterende belasting op de vooras moet meer dan nul blijven (d.w.z. bij een belastbare achteras met een lange achteroverbouw mag het voertuig niet aan de voorkant van de grond komen);
 - de hefbare of belastbare as moet worden bewogen door een bijzondere bedieningsinrichting;
 - na het wegrijden van het motorvoertuig moet de as automatisch weer op de grond zakken of worden belast zodra het voertuig een snelheid heeft bereikt van 30 km/h.