

VERORDENING (EU) Nr. 678/2011 VAN DE COMMISSIE

van 14 juli 2011

tot vervanging van bijlage II en tot wijziging van de bijlagen IV, IX en XI bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn)

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn)⁽¹⁾, en met name artikel 39, leden 2 en 3,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Richtlijn 2007/46/EG is een geharmoniseerd kader vastgesteld dat de administratieve bepalingen en algemene technische voorschriften voor alle nieuwe voertuigen, systemen, onderdelen en technische eenheden omvat. Dit kader bevat met name de specifieke voertuigdefinities die nodig zijn voor de goede werking van het Europese typegoedkeuringssysteem.
- (2) Een van de doelstellingen van Richtlijn 2007/46/EG is het Europese typegoedkeuringssysteem voor voertuigen tot alle voertuigcategorieën uit te breiden. Bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG, waarin de benodigde specifieke definities zijn opgenomen, moet anders worden opgezet om rekening te houden met de technische vooruitgang. Daarom moeten bestaande definities worden gewijzigd en nieuwe definities worden toegevoegd.
- (3) De ervaring leert dat de huidige criteria om te bepalen of een nieuw voertuigmodel als een nieuw type moet worden beschouwd, te vaag zijn. Door deze onzekerheid kan de toepassing van nieuwe voorschriften in de EU-wetgeving voor nieuwe voertuigtypen vertraagd worden. Ook wijst de ervaring uit dat de EU-wetgeving voor kleine series kan worden omzeild door een voertuigtype op te splitsen in verschillende subtypen, met verschillende typegoedkeuringen. Hierdoor kan in de Europese Unie een ontoelaatbaar aantal nieuwe voertuigen op grond van de regeling voor kleine series in het verkeer worden gebracht. Het is dan ook belangrijk te specificeren op grond van welke technische kenmerken wordt bepaald wat een nieuw type is.

- (4) Overeenkomstig de beginselen in de mededelingen van de Commissie Actieplan „Vereenvoudiging en verbetering van de regelgeving”⁽²⁾ en Actieprogramma ter vermindering van de administratieve lasten in de Europese Unie⁽³⁾ is een heroverweging van de criteria voor het definiëren van de varianten en uitvoeringen binnen een voertuigtype wenselijk om de administratieve belasting van voertuigfabrikanten te verminderen. Hierdoor zou het typegoedkeuringsproces bovendien transparanter worden voor de bevoegde instanties van de lidstaten.
- (5) Vanwege de globaliseringstrends in de automobielsector wordt het werk van het Wereldforum voor de harmonisatie van reglementen voor voertuigen (de „Working Party 29” of WP.29) steeds belangrijker. Aangezien het, om aan de aanbevelingen van de CARS 21-groep op hoog niveau te voldoen, essentieel is de reglementen van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) in het EU-recht op te nemen, of zelfs EU-richtlijnen of -verordeningen door VN/ECE-reglementen te vervangen, en ook mondiale technische reglementen in het EU-recht op te nemen, moet worden gewaarborgd dat de wetgeving van de Europese Unie consistent is met de VN/ECE-reglementen.
- (6) Gezien de lopende harmonisatiewerkzaamheden in het Wereldforum voor de harmonisatie van reglementen voor voertuigen moet rekening worden gehouden met de jongste ontwikkelingen die zijn vastgelegd in Resolutie nr. R.E. 3 betreffende de indeling en definitie van motorvoertuigen en aanhangwagens in het kader van de overeenkomst van de VN/ECE betreffende het aannemen van eenvormige eisen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen verleend op basis van deze eisen („Herziene overeenkomst van 1958”), en in de Speciale Resolutie S.R. 1 betreffende de gemeenschappelijke definities van voertuigcategorieën, -massa's en -afmetingen in het kader van de VN/ECE-overeenkomst betreffende de vaststelling van mondiale technische reglementen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen („Parallele overeenkomst” of „Overeenkomst van 1998”). Alleen door deze ontwikkelingen in de kaderrichtlijn op te nemen kan worden gewaarborgd dat het Europese typegoedkeuringssysteem goed functioneert. Daarom moeten nieuwe criteria worden ingevoerd om te bepalen of een voertuigtype in categorie M of N wordt ingedeeld.

⁽¹⁾ PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1.

⁽²⁾ COM(2002) 278 definitief.

⁽³⁾ COM(2007) 23 definitief.

- (7) Uit hoofde van artikel 8 van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken⁽¹⁾ moeten de lidstaten een register bijhouden waarin van elk nieuw voertuig dat op hun grondgebied wordt geregistreerd, onder meer gegevens over het type, de variant en de uitvoering worden vastgelegd in verband met de specifieke CO₂-emissies. Het is cruciaal dat de criteria worden gespecificeerd aan de hand waarvan wordt bepaald of voor een licht voertuig typegoedkeuring moet worden verleend als voertuig van categorie M₁ of N₁. Deze criteria moeten objectief zijn en richtsnoeren inhouden voor voertuigfabrikanten, typegoedkeuringsinstanties en registratie-instanties. Uit hoofde van artikel 13, lid 4, van Verordening (EG) nr. 443/2009 moet de aanwezigheid van innovatieve technologie om de CO₂-emissies verder te reduceren, worden aangegeven. Dit moet gebeuren door middel van een „code” die de fabrikant aan het voertuig toekent, zodat elk(e) type/variant/uitvoering overeenkomt met een uniek pakket innoverende technologie. Deze innovatieve technologie moet bijgevolg uit de definitie van de combinatie type-variant-uitvoering afgeleid kunnen worden. Daartoe moet in bijlage II bij Richtlijn 2007/46/EG een desbetreffende vermelding worden opgenomen.
- (8) Omdat het type carrosserie moet worden vermeld in het certificaat van overeenstemming, dat bedoeld is om de registratie van nieuwe voertuigen in de lidstaten te vergemakkelijken, vormt het gebruik van geharmoniseerde codes voor elk soort carrosserie een vereenvoudiging van het registratieproces. Om automatische gegevensverwerking mogelijk te maken, moet een lijst van codes voor de soorten carrosserie worden vastgesteld.
- (9) Aangezien aanhangwagens die speciaal ontworpen zijn voor bijzondere ladingen niet kunnen voldoen aan alle bepalingen van de in bijlage IV bij Richtlijn 2007/46/EG vermelde besluiten die bij Europese typegoedkeuring moeten worden nageleefd, is het passend om deze aanhangwagens, vanwege hun technische kenmerken, in de categorie van voertuigen voor bijzondere doeleinden op te nemen. Om de typegoedkeuring van deze aanhangwagens op Europees niveau mogelijk te maken, moet hiervoor een vereenvoudigde reeks voorschriften worden vastgesteld. Hiertoe moet een nieuw aanhangsel worden toegevoegd aan bijlage XI bij Richtlijn 2007/46/EG.
- (10) Er vinden momenteel nieuwe technische ontwikkelingen plaats om te voldoen aan de vraag naar nieuwe oplossingen voor het vervoer van goederen. Daarom moeten nieuwe definities in de kaderwetgeving worden opgenomen, zodat later passende technische voorschriften kunnen worden vastgesteld in de desbetreffende besluiten, zoals vermeld in bijlage IV of XI bij Richtlijn 2007/46/EG. Het moet duidelijk zijn dat voor dergelijke voertuigen geen EG-typegoedkeuring mag worden verleend zolang de typegoedkeuringswetgeving hiervoor niet is gewijzigd.
- (11) Er is een fout ontstaan bij de goedkeuring van Richtlijn 2010/19/EU van de Commissie van 9 maart 2010 tot wijziging van Richtlijn 91/226/EEG van de Raad en Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad met het oog op aanpassing aan de technische vooruitgang op het gebied van opspatafschermingssystemen voor bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens ervan⁽²⁾, aangezien de bijlagen IV en XI bij Richtlijn 2007/46/EG eveneens werden gewijzigd bij die richtlijn. Deze bijlagen waren eerder al vervangen bij Verordening (EG) nr. 1060/2008 van de Commissie van 7 oktober 2008 tot vervanging van de bijlagen I, III, IV, VI, VII, XI en XV bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn)⁽³⁾. Omwille van de rechtszekerheid moet een gedeeltelijke latere wijziging van deze bijlagen uitsluitend bij verordening geschieden. Aangezien het desbetreffende artikel 2 van Richtlijn 2010/19/EU geschrapt is bij Besluit 2011/415/EU van 14 juli 2011 tot rectificatie van Richtlijn 2010/19/EU tot wijziging van Richtlijn 91/226/EEG van de Raad en Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad met het oog op aanpassing aan de technische vooruitgang op het gebied van opspatafschermingssystemen voor bepaalde categorieën motorvoertuigen en aanhangwagens ervan, wat de wijziging van de bijlagen bij Richtlijn 2007/46/EG betreft⁽⁴⁾ om deze fout recht te zetten, moeten de eerder in dat artikel opgenomen wijzigingen nu bij deze verordening worden aangebracht.
- (12) Om de goede werking van het typegoedkeuringssysteem te waarborgen, moeten de bijlagen bij Richtlijn 2007/46/EG worden aangepast aan de ontwikkeling van de wetenschappelijke en technische kennis.
- (13) Ook de bijlagen bij Richtlijn 2007/46/EG moeten worden bijgewerkt om er technische voorschriften voor de typegoedkeuring van voertuigen voor speciale doeleinden in op te nemen.
- (14) Aangezien de bepalingen van die bijlagen voldoende gedetailleerd zijn en geen verdere omzettingsmaatregelen van de lidstaten vereisen, kan de vervanging van bijlage II en de wijziging van de bijlagen IV, IX en XI overeenkomstig artikel 39, lid 8, van Richtlijn 2007/46/EG bij verordening geschieden.
- (15) Derhalve moet bijlage II dienovereenkomstig worden vervangen en moeten de bijlagen IV, IX en XI dienovereenkomstig worden gewijzigd.

⁽²⁾ PB L 72 van 20.3.2010, blz. 17.

⁽³⁾ PB L 292 van 31.10.2008, blz. 1.

⁽⁴⁾ Zie bladzijde 76 van dit Publicatieblad.

⁽¹⁾ PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1.

- (16) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Technisch Comité motorvoertuigen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 2007/46/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) Bijlage II wordt vervangen door de tekst in bijlage I bij deze verordening.
- 2) Bijlage IV wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage II bij deze verordening.
- 3) Bijlage IX wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage III bij deze verordening.
- 4) Bijlage XI wordt gewijzigd overeenkomstig bijlage IV bij deze verordening.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 14 juli 2011.

Artikel 2

Deze verordening leidt niet tot de ongeldigheid van een voertuigtypegoedkeuring die vóór 29 oktober 2012 is verleend en belet niet dat een dergelijke goedkeuring wordt uitgebreid.

Artikel 3

1. Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing op nieuwe voertuigtypen waarvoor vanaf 29 oktober 2012 goedkeuring wordt verleend.

De voorschriften in bijlage II en in de punten 1 en 2 van bijlage IV zijn echter met ingang van 9 april 2011 van toepassing.

2. In afwijking van lid 1, tweede alinea, mogen fabrikanten de bepalingen van deze verordening vanaf 4 augustus 2011 toepassen.

Voor de Commissie
De voorzitter
José Manuel BARROSO

BIJLAGE I

„BIJLAGE II

ALGEMENE DEFINITIES, CRITERIA VOOR DE INDELING IN VOERTUIGCATEGORIEËN, VOERTUIGTYPEN EN CARROSSERIETYPEN

INLEIDING

Algemene definities en algemene bepalingen

1. Definities

- 1.1. „Zitplaats”: elke locatie die als zitplaats kan dienen voor één persoon die ten minste zo groot is als:
- a) in het geval van de bestuurder: de dummy die overeenkomt met een man van het 50e percentiel;
 - b) in alle andere gevallen: de dummy die overeenkomt met een volwassen vrouw van het 5e percentiel.
- 1.2. „Stoel”: een complete structuur met bekleding, al dan niet geïntegreerd in de carrossierestructuur van het voertuig, die bestemd is om zitplaats te bieden aan één persoon.
- 1.2.1. De term „stoel” dekt zowel een afzonderlijke stoel als een zitplaats op een bank.
- 1.2.2. Klapstoelen en verwijderbare stoelen vallen eveneens onder deze definitie.
- 1.3. „Goederen”: in hoofdzaak alle roerende zaken.
- De term „goederen” omvat producten in bulk, industrieproducten, vloeistoffen, levende dieren, gewassen en ondeelbare ladingen.
- 1.4. „Maximummassa”: de „technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand” zoals vermeld in punt 2.8 van bijlage I.

2. Algemene bepalingen

- 2.1. Aantal zitplaatsen
- 2.1.1. De voorschriften voor het aantal zitplaatsen zijn van toepassing op stoelen die bestemd zijn om te worden gebruikt als het voertuig op de weg rijdt.
- 2.1.2. Zij zijn niet van toepassing op stoelen die bestemd zijn om te worden gebruikt wanneer het voertuig stilstaat en die voor de gebruikers duidelijk worden aangeduid door middel van een pictogram of een bordje met een passende tekst.
- 2.1.3. Voor het tellen van het aantal zitplaatsen gelden de volgende voorschriften:
- a) elke afzonderlijke stoel telt als één zitplaats;
 - b) bij banken telt elke ruimte met een breedte van ten minste 400 mm, gemeten ter hoogte van het zitkussen, als één zitplaats.
- Onverminderd deze voorwaarde moet de fabrikant de in punt 1.1 bedoelde algemene bepalingen toepassen;
- c) een ruimte zoals bedoeld onder b) telt echter niet als één zitplaats indien:
- i) de zitplaats op een bank zodanige kenmerken heeft dat de dummy niet op natuurlijke wijze kan zitten, zoals door de aanwezigheid van een vaste consolebox, een onbekleed gedeelte of een interieurafwerking die het nominale zitoppervlak onderbreekt;
 - ii) de voeten van de dummy niet op natuurlijke wijze kunnen worden geplaatst als gevolg van het ontwerp van de vloerkuip onmiddellijk vóór een veronderstelde zitplaats (bv. door de aanwezigheid van een tunnel).
- 2.1.4. Bij voertuigen waarop Richtlijn 2001/85/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 november 2001 betreffende speciale voorschriften voor voertuigen bestemd voor het vervoer van passagiers, met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en tot wijziging van Richtlijn 70/156/EEG van de Raad en van Richtlijn 97/27/EG⁽¹⁾ van toepassing is, moet de in punt 2.1.3, onder b), bedoelde afmeting worden aangepast aan de voor één persoon vereiste minimumruimte voor de desbetreffende voertuigklasse.

(1) PB L 42 van 13.2.2002, blz. 1.

- 2.1.5. Wanneer in een voertuig stoelverankeringen voor een verwijderbare stoel aanwezig zijn, telt de verwijderbare stoel mee bij de bepaling van het aantal zitplaatsen.
- 2.1.6. Een ruimte die bestemd is voor een rolstoel met gebruiker wordt beschouwd als één zitplaats.
- 2.1.6.1. Deze bepaling geldt onverminderd de punten 3.6.1 en 3.7 van bijlage VII bij Richtlijn 2001/85/EG.
- 2.2. Maximummassa
- 2.2.1. In het geval van een opleggetrekker omvat de maximummassa waarop de indeling van het voertuig wordt gebaseerd, de maximummassa van de oplegger die door de koppelschotel wordt gedragen.
- 2.2.2. In het geval van een motorvoertuig dat een middenaanhanger of een aanhangwagen met stijve dissel kan trekken, omvat de maximummassa waarop de indeling van het motorvoertuig wordt gebaseerd, de maximummassa die door de koppeling op het trekkende voertuig wordt overbracht.
- 2.2.3. In het geval van een oplegger, een middenaanhanger en een aanhangwagen met stijve dissel komt de maximummassa waarop de indeling van het voertuig wordt gebaseerd, overeen met de maximummassa die door de wielen van een as of van een groep assen op de grond wordt overgebracht wanneer het voertuig aan het trekkende voertuig is gekoppeld.
- 2.2.4. In het geval van een dolly omvat de maximummassa waarop de indeling van het voertuig wordt gebaseerd, de maximummassa van de oplegger die door de koppelschotel wordt gedragen.
- 2.3. Speciale uitrusting
- 2.3.1. Voertuigen waarop in eerste instantie vaste uitrusting zoals machines of apparatuur wordt gemonteerd, worden beschouwd als voertuigen van categorie N of O.
- 2.4. Eenheden
- 2.4.1. Tenzij anders vermeld, komen de meeteenheden en de bijbehorende symbolen overeen met Richtlijn 80/181/EEG van de Raad ⁽¹⁾.
3. **Indeling in voertuigcategorieën**
- 3.1. De fabrikant is verantwoordelijk voor de indeling van een voertuigtype in een bepaalde categorie.
- Hierbij moet aan alle desbetreffende criteria in deze bijlage worden voldaan.
- 3.2. De goedkeuringsinstantie kan de fabrikant om aanvullende informatie vragen die van belang is om aan te tonen dat een voertuigtype moet worden ingedeeld in de speciale groep van voertuigen voor speciale doeleinden („SG-code”).

DEEL A

Criteria voor de indeling in voertuigcategorieën

1. Voertuigcategorieën

Met het oog op Europese en nationale typegoedkeuring, alsook individuele goedkeuring, worden voertuigen volgens onderstaande classificatie in categorieën ingedeeld

(opgemerkt zij dat alleen goedkeuring kan worden verleend voor de categorieën die beschreven zijn in de punten 1.1.1 tot en met 1.1.3, 1.2.1 tot en met 1.2.3 en 1.3.1 tot en met 1.3.4):

- 1.1. Categorie M Motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van personen en hun bagage zijn ontworpen en gebouwd.
- 1.1.1. Categorie M₁ Voertuigen van categorie M met maximaal acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend.

Voertuigen van categorie M₁ mogen geen ruimte voor staande passagiers hebben.

Het aantal zitplaatsen mag beperkt zijn tot één (de bestuurderszitplaats).

⁽¹⁾ PB L 39 van 15.2.1980, blz. 40.

- 1.1.2. Categorie M₂ Voertuigen van categorie M met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en een maximummassa van ten hoogste 5 ton.
- Voertuigen van categorie M₂ mogen naast zitplaatsen ook ruimte voor staande passagiers hebben.
- 1.1.3. Categorie M₃ Voertuigen van categorie M met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en een maximummassa van meer dan 5 ton.
- Voertuigen van categorie M₃ mogen ruimte voor staande passagiers hebben.
- 1.2. Categorie N Motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd.
- 1.2.1. Categorie N₁ Voertuigen van categorie N met een maximummassa van ten hoogste 3,5 ton.
- 1.2.2. Categorie N₂ Voertuigen van categorie N met een maximummassa van meer dan 3,5 ton, maar niet meer dan 12 ton.
- 1.2.3. Categorie N₃ Voertuigen van categorie N met een maximummassa van meer dan 12 ton.
- 1.3. Categorie O Aanhangwagens die ontworpen en gebouwd zijn voor het vervoer van goederen of personen, alsook om woongelegenheden te bieden aan personen.
- 1.3.1. Categorie O₁ Voertuigen van categorie O met een maximummassa van ten hoogste 0,75 ton.
- 1.3.2. Categorie O₂ Voertuigen van categorie O met een maximummassa van meer dan 0,75 ton, maar niet meer dan 3,5 ton.
- 1.3.3. Categorie O₃ Voertuigen van categorie O met een maximummassa van meer dan 3,5 ton, maar niet meer dan 10 ton.
- 1.3.4. Categorie O₄ Voertuigen van categorie O met een maximummassa van meer dan 10 ton.

2. Voertuigsubcategorieën

2.1. Terreinvoertuigen

Onder „*terreinvoertuig*” wordt verstaan een voertuig van categorie M of N met specifieke technische kenmerken waardoor het buiten de normale wegen kan worden gebruikt.

Voor deze subcategorie wordt de letter „G” als suffix toegevoegd aan de letter en het cijfer waarmee de voertuigcategorie wordt aangeduid.

De criteria voor de indeling van voertuigen in de subcategorie terreinvoertuigen zijn gespecificeerd in deel A, punt 4.

2.2. Voertuigen voor speciale doeleinden

2.2.1. Onder „*voertuig voor speciale doeleinden*” wordt verstaan een voertuig van categorie M, N of O met specifieke technische kenmerken om een functie te vervullen waarvoor speciale voorzieningen en/of uitrustingen vereist zijn.

Voor incomplete voertuigen die bestemd zijn om tot deze subcategorie te behoren, wordt de letter „S” als suffix toegevoegd aan de letter en het cijfer waarmee de voertuigcategorie wordt aangeduid.

De verschillende typen voertuigen voor speciale doeleinden zijn gedefinieerd en opgesomd in punt 5.

2.3. Terreinvoertuigen voor speciale doeleinden

2.3.1. Onder „*terreinvoertuig voor speciale doeleinden*” wordt verstaan een voertuig van categorie M of N met de in de punten 2.1 en 2.2 bedoelde specifieke technische kenmerken.

Voor deze subcategorie wordt de letter „G” als suffix toegevoegd aan de letter en het cijfer waarmee de voertuigcategorie wordt aangeduid.

Voor incomplete voertuigen die bestemd zijn om tot deze subcategorie te behoren, wordt bovendien de letter „S” als tweede suffix toegevoegd.

3. **Criteria voor de indeling van voertuigen in categorie N**
- 3.1. De indeling van een voertuigtype in categorie N wordt gebaseerd op de in de punten 3.2 tot en met 3.6 bedoelde technische kenmerken van het voertuig.
- 3.2. In beginsel wordt het compartiment of worden de compartimenten waar alle zitplaatsen zich bevinden, volledig gescheiden van de laadruimte.
- 3.3. In afwijking van punt 3.2 mogen personen en goederen in hetzelfde compartiment worden vervoerd wanneer de laadruimte voorzien is van bevestigingsmiddelen die ontworpen zijn om de vervoerde personen tijdens het rijden te beschermen tegen schuivende lading, onder meer bij hard remmen en in scherpe bochten.
- 3.4. Bevestigings- of vastzetmiddelen die bedoeld zijn om de lading vast te maken zoals voorgeschreven in punt 3.3, en scheidingsystemen, bedoeld voor voertuigen tot 7,5 ton, moeten zijn ontworpen overeenkomstig de punten 3 en 4 van ISO-norm 27956:2009 „Road vehicles — Securing of cargo in delivery vans — Requirements and Test Methods”.
- 3.4.1. De naleving van de in punt 3.4 bedoelde voorschriften kan worden gecontroleerd aan de hand van een nalevingsverklaring van de fabrikant.
- 3.4.2. In plaats van de voorschriften van punt 3.4 mag de fabrikant tot tevredenheid van de goedkeuringsinstantie aantonen dat de gemonteerde bevestigingsmiddelen een gelijkwaardig beschermingsniveau bieden als voorgeschreven is in de bedoelde norm.
- 3.5. Het aantal zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, mag niet meer bedragen dan:
- a) zes in het geval van voertuigen van categorie N₁;
- b) acht in het geval van voertuigen van categorie N₂ of N₃.
- 3.6. Het draagvermogen voor goederen van een voertuig moet ten minste gelijk aan het draagvermogen voor personen, uitgedrukt in kg.
- 3.6.1. Hiertoe moet in alle configuraties, en in het bijzonder wanneer alle zitplaatsen bezet zijn, aan de volgende vergelijkingen worden voldaan:
- a) wanneer $N = 0$:
- $$P - M \geq 100 \text{ kg};$$
- b) wanneer $0 < N \leq 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- c) wanneer $N > 2$:
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68;$$
- waarbij de letters de volgende betekenis hebben:
- P = de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand;
- M = de massa in rijklare toestand;
- N = het aantal zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend.
- 3.6.2. De massa van de uitrusting die op het voertuig is gemonteerd om plaats te bieden aan goederen (bv. tanks, carrosserie enz.), goederen te verplaatsen (bv. kranen, liften enz.) en goederen vast te zetten (bv. bevestigingsmiddelen voor lading), wordt bij de bepaling van M meegerekend.
- De massa van de uitrusting die niet voor de hierboven genoemde doeleinden wordt gebruikt (zoals een compressor, een lier, een stroomgenerator, zendapparatuur enz.), wordt bij de bepaling van M met het oog op de toepassing van bovenstaande formules niet meegerekend.
- 3.7. Alle varianten en uitvoeringen van een voertuigtype moeten aan de punten 3.2 tot en met 3.6 voldoen.
- 3.8. Criteria voor de indeling van voertuigen in categorie N₁

- 3.8.1. Een voertuig wordt in categorie N₁ ingedeeld wanneer aan alle toepasselijke criteria wordt voldaan.
- Wanneer niet wordt voldaan aan één of meer criteria, wordt het voertuig ingedeeld in categorie M₁.
- 3.8.2. Voor de indeling van voertuigen waarbij de bestuurdersruimte en de lading zich binnen één eenheid bevinden („BB”-carrosserie), moet behalve aan de algemene criteria in de punten 3.2 tot en met 3.6, tevens worden voldaan aan de criteria in de punten 3.8.2.1 tot en met 3.8.2.3.5.
- 3.8.2.1. De aanwezigheid van een volledige of gedeeltelijke wand of scheiding tussen een stoelenrij en de laadruimte doet niet af aan de verplichting om aan de voorgeschreven criteria te voldoen.
- 3.8.2.2. Aan de volgende criteria moet worden voldaan:
- de goederen moeten kunnen worden geladen door een daarvoor ontworpen en gebouwde achterdeur, laadklep of zijdeur;
 - de laadopening van een achterdeur of laadklep moet aan de volgende voorschriften voldoen:
 - als het voertuig maar één stoelenrij of alleen een bestuurdersstoel heeft, moet de minimumhoogte van de laadopening ten minste 600 mm bedragen;
 - als het voertuig twee of meer stoelenrijen heeft, moet de minimumhoogte van de laadopening ten minste 800 mm bedragen en moet de opening een oppervlakte hebben van ten minste 12 800 cm²;
 - de laadruimte moet aan de volgende voorschriften voldoen:

onder „laadruimte” wordt verstaan het deel van het voertuig dat zich bevindt achter de stoelenrij(en), of achter de bestuurdersstoel als het voertuig maar één bestuurdersstoel heeft;

 - het laadoppervlak van de laadruimte moet nagenoeg vlak zijn;
 - als het voertuig maar één stoelenrij of één stoel heeft, moet de minimumlengte van de laadruimte ten minste 40 % van de wielbasis bedragen;
 - als het voertuig twee of meer stoelenrijen heeft, moet de minimumlengte van de laadruimte ten minste 30 % van de wielbasis bedragen.

Indien de stoelen van de laatste stoelenrij gemakkelijk en zonder gebruik van speciaal gereedschap uit het voertuig kunnen worden verwijderd, moet aan de voorschriften voor de lengte van de laadruimte worden voldaan wanneer alle stoelen in het voertuig zijn geïnstalleerd;

 - aan de voorschriften voor de lengte van de laadruimte moet worden voldaan met de stoelen van de eerste rij of van de laatste rij, al naargelang het geval, in de normale rechtopstand voor gebruik door inzittenden.
- 3.8.2.3. Specifieke meetvoorwaarden
- 3.8.2.3.1. Definities
- „Hoogte van de laadopening”: de verticale afstand tussen twee horizontale vlakken die raken aan het hoogste punt van de onderkant van de deuropening, respectievelijk aan het laagste punt van de bovenkant van de deuropening;
 - „oppervlakte van de laadopening”: de grootste oppervlakte van de loodrechte projectie op een verticaal vlak dat loodrecht op de middellijn van het voertuig staat, van de grootst mogelijke opening wanneer de achterdeur(en) of de achterklep wijd openstaat of –staan;
 - „wielbasis”, voor de toepassing van de formules in de punten 3.8.2.2 en 3.8.3.1: de afstand tussen:
 - bij een voertuig met twee assen: de middellijn van de vooras en de middellijn van de tweede as, of
 - bij een voertuig met drie assen: de middellijn van de vooras en de middellijn van een denkbeeldige as op gelijke afstand van de tweede en de derde as.

3.8.2.3.2. Instelling van stoelen

- a) De stoelen worden in de achterste en buitenste stand ingesteld;
- b) als de rugleuning verstelbaar is, wordt deze zo ingesteld dat de driedimensionale H-puntmachine onder een romphoek van 25° op de stoel kan worden geplaatst;
- c) als de rugleuning niet verstelbaar is, moet deze in de door de voertuigfabrikant ontworpen stand staan;
- d) als de stoel in hoogte verstelbaar is, moet deze in de laagste stand worden ingesteld.

3.8.2.3.3. Voertuigvoorwaarden

- a) Het voertuig moet tot de maximummassa beladen zijn;
- b) de wielen van het voertuig moeten in de rechttuitstand staan.

3.8.2.3.4. Punt 3.8.2.3.2 is niet van toepassing als het voertuig met een wand of scheiding is uitgerust.

3.8.2.3.5. Meting van de lengte van de laadruimte

- a) Als het voertuig niet met een scheiding of wand is uitgerust, wordt de lengte gemeten vanaf een verticaal vlak dat raakt aan het achterste en buitenste punt van de bovenkant van de rugleuning van de stoel tot de binnenkant van de achterraut, achterdeur of achterklep, in gesloten stand;
- b) als het voertuig met een scheiding of wand is uitgerust, wordt de lengte gemeten vanaf een verticaal vlak dat raakt aan het achterste en buitenste punt van de scheiding of wand tot de binnenkant van de achterraut, achterdeur of achterklep, al naargelang het geval, in gesloten stand;
- c) aan de voorschriften voor de lengte moet ten minste worden voldaan langs een horizontale lijn die gelegen is in het verticale langsvlak door de middellijn van het voertuig, ter hoogte van de laadvloer.

3.8.3. Voor de indeling van voertuigen waarbij de bestuurdersruimte en de lading zich niet binnen één eenheid bevinden („BE”-carrosserie), moet behalve aan de algemene criteria in de punten 3.2 tot en met 3.6, tevens worden voldaan aan de criteria in de punten 3.8.3.1 tot en met 3.8.3.4.

3.8.3.1. Als het voertuig een omhullend type carrosserie heeft, geldt het volgende:

- a) de goederen moeten door een achterdeur, laadklep, paneel of op andere wijze kunnen worden geladen;
- b) de minimumhoogte van de laadopening moet ten minste 800 mm bedragen en de opening moet een oppervlakte hebben van ten minste 12 800 cm²;
- c) de minimumlengte van de laadruimte moet ten minste 40 % van de wielbasis bedragen.

3.8.3.2. Als het voertuig een open type laadruimte heeft, zijn alleen de bepalingen in punt 3.8.3.1, onder a) en c), van toepassing.

3.8.3.3. Voor de toepassing van de in punt 3.8.3 bedoelde bepalingen zijn de definities in punt 3.8.2 van overeenkomstige toepassing.

3.8.3.4. Aan de voorschriften voor de lengte van de laadruimte moet echter worden voldaan langs een horizontale lijn die gelegen is in het langsvlak door de middellijn van het voertuig, ter hoogte van de laadvloer.

4. **Criteria voor de indeling van voertuigen in de subcategorie terreinvoertuigen**

4.1. Voertuigen van categorie M₁ of N₁ worden in de subcategorie terreinvoertuigen ingedeeld als zij tegelijkertijd aan de volgende voorwaarden voldoen:

- a) het voertuig heeft ten minste één vooras en ten minste één achteras die ontworpen zijn om gelijktijdig te worden aangedreven, ongeacht of één aangedreven as kan worden ontkoppeld;
- b) het voertuig heeft ten minste één differentieelblokkeringsmechanisme of een mechanisme waarmee een soortgelijk effect wordt verkregen;
- c) het afzonderlijke voertuig kan een helling van ten minste 25 % oprijden;
- d) het voertuig voldoet aan vijf van de volgende zes voorschriften:
 - i) de oploophoek bedraagt ten minste 25°;
 - ii) de afloophoek bedraagt ten minste 20°;

- iii) de hellingshoek bedraagt ten minste 20°;
 - iv) de bodemvrijheid onder de vooras bedraagt ten minste 180 mm;
 - v) de bodemvrijheid onder de achteras bedraagt ten minste 180 mm;
 - vi) de bodemvrijheid tussen de assen bedraagt ten minste 200 mm.
- 4.2. Voertuigen van categorie M₂, N₂ of M₃ met een maximummassa van niet meer dan 12 ton worden in de subcategorie terreinvoertuigen ingedeeld als zij aan de voorwaarde onder a) voldoen of als zij aan de voorwaarden onder zowel b) als c) voldoen:
- a) alle assen van het voertuig worden gelijktijdig aangedreven, ongeacht of één of meer aangedreven assen kunnen worden ontkoppeld;
 - b)
 - i) het voertuig heeft ten minste één vooras en ten minste één achteras die ontworpen zijn om gelijktijdig te worden aangedreven, ongeacht of één aangedreven as kan worden ontkoppeld;
 - ii) het voertuig heeft ten minste één differentieelblokkeringsmechanisme of een mechanisme waarmee hetzelfde effect wordt verkregen;
 - iii) het afzonderlijke voertuig kan een helling van 25 % oprijden;
 - c) van de zes onderstaande voorschriften voldoet het voertuig er ten minste aan vijf als de maximummassa niet hoger is dan 7,5 ton en ten minste aan vier als de maximummassa hoger is dan 7,5 ton:
 - i) de oploophoek bedraagt ten minste 25°;
 - ii) de afloophoek bedraagt ten minste 25°;
 - iii) de hellingshoek bedraagt ten minste 25°;
 - iv) de bodemvrijheid onder de vooras bedraagt ten minste 250 mm;
 - v) de bodemvrijheid tussen de assen bedraagt ten minste 300 mm;
 - vi) de bodemvrijheid onder de achteras bedraagt ten minste 250 mm.
- 4.3. Voertuigen van categorie M₃ of N₃ met een maximummassa van meer dan 12 ton worden in de subcategorie terreinvoertuigen ingedeeld als zij aan de voorwaarde onder a) voldoen of als zij aan de voorwaarden onder zowel b) als c) voldoen:
- a) alle assen van het voertuig worden gelijktijdig aangedreven, ongeacht of één of meer aangedreven assen kunnen worden ontkoppeld;
 - b)
 - i) ten minste de helft van de assen (of twee van de drie assen bij een voertuig met drie assen en mutatis mutandis bij een voertuig met vijf assen) is ontworpen om gelijktijdig te worden aangedreven, ongeacht of één aangedreven as kan worden ontkoppeld;
 - ii) het voertuig heeft ten minste één differentieelblokkeringsmechanisme of een mechanisme waarmee een soortgelijk effect wordt verkregen;
 - iii) het afzonderlijke voertuig kan een helling van 25 % oprijden;
 - c) het voertuig voldoet aan ten minste vier van de volgende zes voorschriften:
 - i) de oploophoek bedraagt ten minste 25°;
 - ii) de afloophoek bedraagt ten minste 25°;
 - iii) de hellingshoek bedraagt ten minste 25°;
 - iv) de bodemvrijheid onder de vooras bedraagt ten minste 250 mm;
 - v) de bodemvrijheid tussen de assen bedraagt ten minste 300 mm;
 - vi) de bodemvrijheid onder de achteras bedraagt ten minste 250 mm.
- 4.4. De procedure voor de controle op de naleving van de in dit punt bedoelde geometrische bepalingen is opgenomen in aanhangsel 1.

5. **Voertuigen voor speciale doeleinden**

	Benaming	Code	Definitie
5.1.	Kampeerwag	SA	Een voertuig van categorie M dat voorzien is van een woongedeelte met ten minste de volgende uitrusting: a) tafel en stoelen; b) slaapgelegenheid, eventueel door de stoelen om te vormen; c) kookvoorzieningen; d) opbergmogelijkheden. Deze uitrusting moet vast in het woongedeelte bevestigd zijn. De tafel mag echter zodanig zijn ontworpen dat zij gemakkelijk kan worden verwijderd.
5.2.	Gepantserd voertuig	SB	Een voertuig dat bestemd is om de vervoerde personen of goederen te beschermen door middel van kogelwerende bepantsering.
5.3.	Ambulance	SC	Een voertuig van categorie M dat bestemd is voor het vervoer van zieken of gewonden en hiertoe een speciale uitrusting heeft. De ruimte voor de patiënt moet voldoen aan de technische voorschriften van EN-norm 1789:2007 betreffende „Medical vehicles and their equipment — Road ambulances”, met uitzondering van punt 6.5 „List of equipment”.
5.4.	Lijkwagen	SD	Een voertuig van categorie M dat bestemd is voor het vervoer van overledenen en hiertoe een speciale uitrusting heeft.
5.5.	Voor rolstoelen toegankelijk voertuig	SH	Een voertuig van categorie M ₁ dat specifiek gebouwd of verbouwd is om plaats te bieden aan één of meer personen die in hun rolstoel zitten wanneer het voertuig op de weg rijdt.
5.6.	Caravan	SE	Een voertuig van categorie O zoals gedefinieerd in punt 3.2.1.3 van ISO-norm 3833:1977.
5.7.	Mobiele kraan	SF	Een voertuig van categorie N ₃ dat niet is uitgerust voor het vervoer van goederen, maar voorzien is van een kraan met een hefmoment van ten minste 400 kNm.
5.8.	Speciale groep	SG	Een voertuig voor speciale doeleinden dat niet onder een van de andere definities in dit punt valt.
5.9.	Dolly	SJ	Een voertuig van categorie O dat van een koppelschotel is voorzien om een oplegger te dragen, zodat deze als aanhangwagen kan worden gebruikt.
5.10.	Aanhangwag	SK	Een voertuig van categorie O ₄ dat bestemd is voor het vervoer van ondeelbare ladingen, waarvoor snelheids- en verkeersbepalingen gelden vanwege de afmetingen ervan. Hieronder vallen ook hydraulische modulaire aanhangwagens, ongeacht het aantal modules.

6. **Opmerkingen**

6.1. Er wordt geen typegoedkeuring verleend:

- a) voor dolly's zoals gedefinieerd in deel A, punt 5;
- b) voor aanhangwagens met stijve dissel zoals gedefinieerd in deel C, punt 4;
- c) voor aanhangwagens waarin personen over de weg mogen worden vervoerd.

6.2. Punt 6.1 geldt onverminderd artikel 23 betreffende nationale typegoedkeuring van kleine series.

DEEL B

Criteria voor voertuigtypen, varianten en uitvoeringen1. **Categorie M₁**

1.1. Voertuigtype

1.1.1. Een „voertuigtype” bestaat uit voertuigen die alle volgende kenmerken gemeen hebben:

- a) de bedrijfsnaam van de fabrikant.
- Bij een wijziging van de rechtsvorm van de onderneming hoeft niet opnieuw goedkeuring te worden verleend;
- b) in het geval van een zelfdragende carrosserie: het ontwerp en de assemblage van de essentiële delen van de carrosseriestructuur.
- Ditzelfde voorschrift is van overeenkomstige toepassing voor voertuigen waarvan de carrosserie met bouten of door middel van lassen op een apart frame is gemonteerd;
- c) bij voertuigen die in verschillende fasen gebouwd worden: de fabrikant en het type van het voertuig in de vorige fase.
- 1.1.2. In afwijking van punt 1.1.1, onder b), mogen ingeval de fabrikant het vloergedeelte van de carrosseriestructuur en de essentiële bestanddelen die de voorzijde van de direct vóór de voorruit gelegen carrosseriestructuur vormen, bij de bouw van verschillende soorten carrosserie (bv. een sedan en een coupé) gebruikt, deze voertuigen tot hetzelfde type worden gerekend. Dit moet door de fabrikant worden aangetoond.
- 1.1.3. Een type omvat ten minste één variant en één uitvoering.
- 1.2. Variant
- 1.2.1. Een „variant” van een voertuigtype bestaat uit voertuigen die alle volgende bouwkenmerken gemeen hebben:
- a) het aantal zijdeuren of het type carrosserie zoals gedefinieerd in deel C, punt 1, wanneer de fabrikant het criterium van punt 1.1.2 toepast;
- b) de motor wat de volgende bouwkenmerken betreft:
- i) het type energievoorziening (verbrandingsmotor, elektrische motor of andere);
- ii) het werkingsprincipe (elektrische ontsteking, compressieontsteking of andere);
- iii) het aantal en de opstelling van de cilinders in het geval van een verbrandingsmotor (L4, V6 of andere);
- c) het aantal assen;
- d) het aantal en de onderlinge verbinding van de aangedreven assen;
- e) het aantal gestuurde assen;
- f) de voltooiingsfase (bv. compleet/incompleet).
- 1.3. Uitvoering
- 1.3.1. Een „uitvoering” van een variant bestaat uit voertuigen die alle volgende kenmerken gemeen hebben:
- a) de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand;
- b) de cilinderinhoud in het geval van een verbrandingsmotor;
- c) het maximaal geleverde motorvermogen of het nominaal continu maximumvermogen (elektrische motor);
- d) de aard van de brandstof (benzine, gasolie, lpg, bi-fuel of andere);
- e) het maximaal aantal zitplaatsen;
- f) het geluidsniveau bij langsrijden;
- g) het uitlaatemissieniveau (bv. Euro V, Euro VI of andere);
- h) gecombineerde of gewogen, gecombineerde CO₂-uitstoot;
- i) elektriciteitsverbruik (gewogen, gecombineerd);
- j) gecombineerd of gewogen, gecombineerd brandstofverbruik;
- k) het bestaan van een uniek pakket innoverende technologie, zoals beschreven in artikel 12 van Verordening (EG) nr. 443/2009 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1.

2. Categorieën M₂ en M₃

2.1. Voertuigtype

2.1.1. Een „voertuigtype” bestaat uit voertuigen die alle volgende kenmerken gemeen hebben:

a) de bedrijfsnaam van de fabrikant.

Bij een wijziging van de rechtsvorm van de onderneming hoeft niet opnieuw goedkeuring te worden verleend;

b) de categorie;

c) de volgende bouw- en ontwerpaspecten:

i) het ontwerp en de bouw van de essentiële bestanddelen die het chassis vormen;

ii) in het geval van een zelfdragende carrosserie: het ontwerp en de bouw van de essentiële delen die de carrosseriestructuur vormen;

d) het aantal dekken (enkel- of dubbeldeks);

e) het aantal segmenten (ongeleed/geleed);

f) het aantal assen;

g) de wijze van energievoorziening (binnen of buiten het voertuig);

h) bij voertuigen die in verschillende fasen gebouwd worden: de fabrikant en het type van het voertuig in de vorige fase.

2.1.2. Een type omvat ten minste één variant en één uitvoering.

2.2. Variant

2.2.1. Een „variant” van een voertuigtype bestaat uit voertuigen die alle volgende bouwkenmerken gemeen hebben:

a) het type carrosserie zoals gedefinieerd in deel C, punt 2;

b) de voertuigklasse of combinatie van klassen zoals gedefinieerd in punt 2.1.1 van bijlage I bij Richtlijn 2001/85/EG (alleen in het geval van complete en voltooide voertuigen);

c) de voltooiingsfase (bv. compleet/incompleet/voltooid);

d) de motor wat de volgende bouwkenmerken betreft:

i) het type energievoorziening (verbrandingsmotor, elektrische motor of andere);

ii) het werkingsprincipe (elektrische ontsteking, compressieontsteking of andere);

iii) het aantal en de opstelling van de cilinders in het geval van een verbrandingsmotor (L6, V8 of andere).

2.3. Uitvoering

2.3.1. Een „uitvoering” van een variant bestaat uit voertuigen die alle volgende kenmerken gemeen hebben:

a) de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand;

b) de geschiktheid of ongeschiktheid van het voertuig om een aanhangwagen te trekken;

c) de cilinderinhoud in het geval van een verbrandingsmotor;

d) het maximaal geleverde motorvermogen of het nominaal continu maximumvermogen (elektrische motor);

e) de aard van de brandstof (benzine, gasolie, lpg, bi-fuel of andere);

f) het geluidsniveau bij langsrijden;

g) het uitlaatemissieniveau (bv. Euro IV, Euro V of andere).

3. Categorie N₁

3.1. Voertuigtype

3.1.1. Een „voertuigtype” bestaat uit voertuigen die alle volgende kenmerken gemeen hebben:

a) de bedrijfsnaam van de fabrikant.

Bij een wijziging van de rechtsvorm van de onderneming hoeft niet opnieuw goedkeuring te worden verleend;

- b) in het geval van een zelfdragende carrosserie: het ontwerp en de assemblage van de essentiële delen van de carrosseriestructuur;
 - c) in het geval van een niet-zelfdragende carrosserie: het ontwerp en de bouw van de essentiële delen die het chassis vormen;
 - d) bij voertuigen die in verschillende fasen gebouwd worden: de fabrikant en het type van het voertuig in de vorige fase.
- 3.1.2. In afwijking van punt 3.1.1, onder b), mogen ingeval de fabrikant het vloergedeelte van de carrosseriestructuur en de essentiële bestanddelen die de voorzijde van de direct vóór de voorruit gelegen carrosseriestructuur vormen, bij de bouw van verschillende soorten carrosserie (bv. een bestelwagen en een chassiscabine, verschillende wielbasissen en verschillende dakhoogten) gebruikt, deze voertuigen tot hetzelfde type worden gerekend. Dit moet door de fabrikant worden aangetoond.
- 3.1.3. Een type omvat ten minste één variant en één uitvoering.
- 3.2. Variant
- 3.2.1. Een „variant” van een voertuigtype bestaat uit voertuigen die alle volgende bouwkenmerken gemeen hebben:
- a) het aantal zijdeuren of het type carrosserie zoals gedefinieerd in deel C, punt 3 (voor complete en voltooide voertuigen), wanneer de fabrikant het criterium van punt 3.1.2 toepast;
 - b) de voltooiingsfase (bv. compleet/incompleet/voltooid);
 - c) de motor wat de volgende bouwkenmerken betreft:
 - i) het type energievoorziening (verbrandingsmotor, elektrische motor of andere);
 - ii) het werkingsprincipe (elektrische ontsteking, compressieontsteking of andere);
 - iii) het aantal en de opstelling van de cilinders in het geval van een verbrandingsmotor (L6, V8 of andere);
 - d) het aantal assen;
 - e) het aantal en de onderlinge verbinding van de aangedreven assen;
 - f) het aantal gestuurde assen.
- 3.3. Uitvoering
- 3.3.1. Een „uitvoering” van een variant bestaat uit voertuigen die alle volgende kenmerken gemeen hebben:
- a) de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand;
 - b) de cilinderinhoud in het geval van een verbrandingsmotor;
 - c) het maximaal geleverde motorvermogen of het nominaal continu maximumvermogen (elektrische motor);
 - d) de aard van de brandstof (benzine, gasolie, lpg, bi-fuel of andere);
 - e) het maximumaantal zitplaatsen;
 - f) het geluidsniveau bij langsrijden;
 - g) het uitlaatemissieniveau (bv. Euro V, Euro VI of andere);
 - h) gecombineerde of gewogen, gecombineerde CO₂-uitstoot;
 - i) elektriciteitsverbruik (gewogen, gecombineerd);
 - j) gecombineerd of gewogen, gecombineerd brandstofverbruik.
4. **Categorieën N₂ en N₃**
- 4.1. Voertuigtype
- 4.1.1. Een „voertuigtype” bestaat uit voertuigen die alle volgende essentiële kenmerken gemeen hebben:
- a) de bedrijfsnaam van de fabrikant.

Bij een wijziging van de rechtsvorm van de onderneming hoeft niet opnieuw goedkeuring te worden verleend;
 - b) de categorie;
 - c) het ontwerp en de bouw van het chassis die gemeenschappelijk zijn voor één productlijn;
 - d) het aantal assen;
 - e) bij voertuigen die in verschillende fasen gebouwd worden: de fabrikant en het type van het voertuig in de vorige fase.
- 4.1.2. Een type omvat ten minste één variant en één uitvoering.

4.2. Variant

4.2.1. Een „variant” van een voertuigtype bestaat uit voertuigen die alle volgende bouwkenmerken gemeen hebben:

- a) het concept van de carrossierestructuur of het carrosserietype zoals bedoeld in deel C, punt 3, en in aanhangsel 2 (alleen voor complete en voltooide voertuigen);
- b) de voltooiingsfase (bv. compleet/incompleet/voltooid);
- c) de motor wat de volgende bouwkenmerken betreft:
 - i) het type energievoorziening (verbrandingsmotor, elektrische motor of andere);
 - ii) het werkingsprincipe (elektrische ontsteking, compressieontsteking of andere);
 - iii) het aantal en de opstelling van de cilinders in het geval van een verbrandingsmotor (L6, V8 of andere);
- d) het aantal en de onderlinge verbinding van de aangedreven assen;
- e) het aantal gestuurde assen.

4.3. Uitvoering

4.3.1. Een „uitvoering” van een variant bestaat uit voertuigen die alle volgende kenmerken gemeen hebben:

- a) de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand;
- b) de geschiktheid of ongeschiktheid om de volgende aanhangwagens te trekken:
 - i) een niet-geremde aanhangwagen;
 - ii) een aanhangwagen met oplooplem zoals gedefinieerd in punt 2.12 van VN/ECE-Reglement nr. 13;
 - iii) een aanhangwagen met remsysteem voor continu of halfcontinu remmen zoals gedefinieerd in punt 2.9, respectievelijk punt 2.10 van VN/ECE-Reglement nr. 13;
 - iv) een aanhangwagen van categorie O₄, waardoor de combinatie een maximummassa van ten hoogste 44 ton heeft;
 - v) een aanhangwagen van categorie O₄, waardoor de combinatie een maximummassa van meer dan 44 ton heeft;
- c) de cilinderinhoud;
- d) het maximaal geleverde motorvermogen;
- e) de aard van de brandstof (benzine, gasolie, lpg, bi-fuel of andere);
- f) het geluidsniveau bij langsrijden;
- g) het uitlaatemissieniveau (bv. Euro IV, Euro V of andere).

5. Categorieën O₁ en O₂

5.1. Voertuigtype

5.1.1. Een „voertuigtype” bestaat uit voertuigen die alle volgende kenmerken gemeen hebben:

- a) de bedrijfsnaam van de fabrikant.

Bij een wijziging van de rechtsvorm van de onderneming hoeft niet opnieuw goedkeuring te worden verleend;

- b) de categorie;
- c) het in deel C, punt 4, gedefinieerde concept;

- d) de volgende bouw- en ontwerpaspecten:
- i) het ontwerp en de bouw van de essentiële bestanddelen die het chassis vormen;
 - ii) in het geval van een zelfdragende carrosserie: het ontwerp en de bouw van de essentiële delen die de carrosseriestructuur vormen;
- e) het aantal assen;
- f) bij voertuigen die in verschillende fasen gebouwd worden: de fabrikant en het type van het voertuig in de vorige fase.
- 5.1.2. Een type omvat ten minste één variant en één uitvoering.
- 5.2. Variant
- 5.2.1. Een „variant” van een voertuigtype bestaat uit voertuigen die alle volgende bouwkenmerken gemeen hebben:
- a) het soort carrosserie zoals bedoeld in aanhangsel 2 (voor complete en voltooide voertuigen);
 - b) de voltooiingsfase (bv. compleet/incompleet/voltooid);
 - c) het type remsysteem (bv. niet-beremd/inertie/bekrachtigd).
- 5.3. Uitvoering
- 5.3.1. Een „uitvoering” van een variant bestaat uit voertuigen die alle volgende kenmerken gemeen hebben:
- a) de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand;
 - b) het concept van de ophanging (luchtvering, stalen of rubberen veren, torsiestang of andere);
 - c) het concept van de dissel (driehoek, stang of ander concept);
6. **Categorieën O₃ en O₄**
- 6.1. Voertuigtype
- 6.1.1. Een „voertuigtype” bestaat uit voertuigen die alle volgende kenmerken gemeen hebben:
- a) de bedrijfsnaam van de fabrikant.
Bij een wijziging van de rechtsvorm van de onderneming hoeft niet opnieuw goedkeuring te worden verleend;
 - b) de categorie;
 - c) het concept van de aanhangwagens in verband met de definities in deel C, punt 4;
 - d) de volgende bouw- en ontwerpaspecten:
 - i) het ontwerp en de bouw van de essentiële bestanddelen die het chassis vormen;
 - ii) in het geval van aanhangwagens met een zelfdragende carrosserie: het ontwerp en de bouw van de essentiële delen die de carrosseriestructuur vormen;
 - e) het aantal assen;
 - f) bij voertuigen die in verschillende fasen gebouwd worden: de fabrikant en het type van het voertuig in de vorige fase.
- 6.1.2. Een type omvat ten minste één variant en één uitvoering.
- 6.2. Varianten
- 6.2.1. Een „variant” van een voertuigtype bestaat uit voertuigen die alle volgende bouw- en ontwerpkenmerken gemeen hebben:
- a) het soort carrosserie zoals bedoeld in aanhangsel 2 (voor complete en voltooide voertuigen);
 - b) de voltooiingsfase (bv. compleet/incompleet/voltooid);
 - c) het concept van de ophanging (stalen veren, hydraulische of luchtvering);
 - d) de volgende technische kenmerken:
 - i) de mogelijkheid of onmogelijkheid om het chassis uit te schuiven;
 - ii) de dekhoogte (normaal, dieplader, semidieplader enz.).

6.3. Uitvoeringen

6.3.1. Een „uitvoering” van een variant bestaat uit voertuigen die alle volgende kenmerken gemeen hebben:

- a) de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand;
- b) de onderverdelingen of combinatie van onderverdelingen zoals bedoeld in de punten 3.2 en 3.3 van bijlage I bij Richtlijn 96/53/EG, waartoe de afstand behoort tussen twee opeenvolgende assen die een groep vormen;
- c) de definitie van de assen in de volgende opzichten:
 - i) liftassen (aantal en plaats);
 - ii) belastbare assen (aantal en plaats);
 - iii) gestuurde assen (aantal en plaats).

7. Gemeenschappelijke voorschriften voor alle voertuigcategorieën

7.1. Als een voertuig door de maximummassa en/of het aantal zitplaatsen in verscheidene categorieën valt, kan de fabrikant voor de definitie van de varianten en uitvoeringen een van deze categorieën kiezen, waarvan hij de criteria toepast.

7.1.1. Voorbeelden:

- a) voor voertuig „A” kan vanwege de maximummassa typegoedkeuring als N_1 (3,5 ton) en N_2 (4,2 ton) worden verleend. In dit geval kunnen de bij categorie N_1 vermelde parameters ook worden toegepast voor het voertuig dat in categorie N_2 valt (en omgekeerd);
- b) voor voertuig „B” kan vanwege het aantal zitplaatsen (7+1 of 10+1) typegoedkeuring als M_1 en M_2 worden verleend, dus kunnen de bij categorie M_1 vermelde parameters ook worden toegepast voor het voertuig dat in categorie M_2 valt (en omgekeerd).

7.2. Voor een voertuig van categorie N kan typegoedkeuring aan de hand van de bepalingen voor categorie M_1 of M_2 worden verleend als het bestemd is om in de volgende fase van een meerfasentypegoedkeuring te worden veranderd in een voertuig van die categorie.

7.2.1. Deze mogelijkheid bestaat alleen voor incomplete voertuigen.

De fabrikant van het basisvoertuig kent aan dergelijke voertuigen een specifieke variantcode toe.

7.3. Aanduidingen van typen, varianten en uitvoeringen

7.3.1. De fabrikant kent aan elk voertuigtype, elke variant en elke uitvoering een alfanumerieke code toe die bestaat uit Romeinse letters en/of Arabische cijfers.

Er mogen haakjes en streepjes worden gebruikt, maar deze mogen niet in de plaats komen van een letter of een cijfer.

7.3.2. De volledige code wordt aangeduid als: type-variant-uitvoering of TVU-code.

7.3.3. De TVU-code vormt een duidelijke en ondubbelzinnige aanduiding van een unieke combinatie van technische kenmerken overeenkomstig de criteria in deel B.

7.3.4. Als een voertuigtype in twee of meer categorieën valt, mag dezelfde fabrikant daarvoor dezelfde code gebruiken.

7.3.5. Dezelfde fabrikant mag dezelfde code niet gebruiken om een voertuigtype aan te duiden voor meer dan een typegoedkeuring binnen dezelfde voertuigcategorie.

7.4. Aantal tekens van de TVU-code

7.4.1. Het aantal tekens mag niet meer bedragen dan:

- a) 15 voor de code van het voertuigtype;
- b) 25 voor de code van één variant;
- c) 35 voor de code van één uitvoering.

7.4.2. De volledige alfanumerieke TVU-code mag niet meer dan 75 tekens tellen.

7.4.3. Wanneer de volledige TVU-code wordt gebruikt, worden het type, de variant en de uitvoering door spaties van elkaar gescheiden.

Voorbeeld van een TVU-code: 159AF[...spatie]0054[...spatie]977K(BE).

DEEL C

Definitie van de carrosserietypen**0. Algemeen**

- 0.1. Het carrosserietype zoals bedoeld in punt 9 van bijlage I en van deel 1 van bijlage III en de carrosseriecode zoals bedoeld in punt 38 van bijlage IX, worden met codes aangeduid.

De lijst van codes is in eerste instantie van toepassing op complete en voltooide voertuigen.

- 0.2. Voor voertuigen van categorie M wordt het carrosserietype aangeduid met twee letters, zoals gedefinieerd in de punten 1 en 2.
- 0.3. Voor voertuigen van de categorieën N en O wordt het carrosserietype aangeduid met twee letters, zoals gedefinieerd in de punten 3 en 4.
- 0.4. Zo nodig worden hier twee cijfers aan toegevoegd (in het bijzonder voor de in de punten 3.1 en 3.6 en de punten 4.1. tot en met 4.4 bedoelde carrosserietypen).
- 0.4.1. De lijst van cijfers is opgenomen in aanhangsel 2.
- 0.5. Het carrosserietype dat voor voertuigen voor speciale doeleinden wordt gebruikt, moet bij de categorie van het voertuig horen.

1. Voertuigen van categorie M₁

Ref.	Code	Benaming	Definitie
1.1.	AA	Sedan	Een voertuig zoals gedefinieerd in punt 3.1.1.1 van ISO-norm 3833:1977, dat ten minste vier zijramen heeft.
1.2.	AB	Hatchback	Een sedan zoals gedefinieerd in punt 1.1, met een klep aan de achterzijde van het voertuig.
1.3.	AC	Stationwagen	Een voertuig zoals gedefinieerd in punt 3.1.1.4 van ISO-norm 3833:1977.
1.4.	AD	Coupé	Een voertuig zoals gedefinieerd in punt 3.1.1.5 van ISO-norm 3833:1977.
1.5.	AE	Cabriolet	Een voertuig zoals gedefinieerd in punt 3.1.1.6 van ISO-norm 3833:1977. Een cabriolet hoeft echter geen deuren te hebben.
1.6.	AF	Multipurpose vehicle (mpv)	Een ander voertuigen dan bedoeld onder AA tot en met AE en onder AG, bestemd voor het vervoer van personen en hun bagage of bij gelegenheid goederen, in één ruimte.
1.7.	AG	Stationwagen afgeleid van een truck	Een voertuig zoals gedefinieerd in punt 3.1.1.4.1 van ISO-norm 3833:1977. De bagageruimte moet echter volledig afgescheiden zijn van de passagiersruimte. Bovendien hoeft het referentiepunt van de bestuurderszitplaats niet ten minste 750 mm boven het grondvlak van het voertuig gelegen te zijn.

2. Voertuigen van categorie M₂ of M₃

Ref.	Code	Benaming	Definitie
2.1.	CA	Enkeldeksvoertuig	Een voertuig waarbij de voor personen beschikbare ruimten zijn ingericht op één niveau, dan wel op zodanige wijze dat zij niet twee boven elkaar gelegen niveaus vormen.
2.2.	CB	Dubbeldeksvoertuig	Een voertuig zoals gedefinieerd in punt 2.1.6 van bijlage I bij Richtlijn 2001/85/EG.
2.3.	CC	Geleed enkeldeksvoertuig	Een voertuig zoals gedefinieerd in punt 2.1.3 van bijlage I bij Richtlijn 2001/85/EG, met één dek.
2.4.	CD	Geleed dubbeldeksvoertuig	Een voertuig zoals gedefinieerd in punt 2.1.3.1 van bijlage I bij Richtlijn 2001/85/EG.

Ref.	Code	Benaming	Definitie
2.5.	CE	Enkeldeksvoertuig met lage vloer	Een voertuig zoals gedefinieerd in punt 2.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 2001/85/EG, met één dek.
2.6.	CF	Dubbeldeksvoertuig met lage vloer	Een voertuig zoals gedefinieerd in punt 2.1.4 van bijlage I bij Richtlijn 2001/85/EG, met twee dekken.
2.7.	CG	Geleed enkeldeksvoertuig met lage vloer	Een voertuig waarin de in de punten 2.3 en 2.5 bedoelde technische kenmerken zijn gecombineerd.
2.8.	CH	Geleed dubbeldeksvoertuig met lage vloer	Een voertuig waarin de in de punten 2.4 en 2.6 bedoelde technische kenmerken zijn gecombineerd.
2.9.	CI	Enkeldeksvoertuig met open dak	Een voertuig met een gedeeltelijk dak of zonder dak.
2.10.	CJ	Dubbeldeksvoertuig met open dak	Een voertuig waarvan het bovendek een gedeeltelijk dak of geen dak heeft.
2.11.	CX	Buschassis	Een incompleet voertuig dat slechts bestaat uit een samenstel van chassisbalken of -buizen, een aandrijflijn en assen, en dat bedoeld is om te worden gecombineerd met een op de behoeften van de vervoerder afgestemde carrosserie.

3. Motorvoertuigen van categorie N₁, N₂ of N₃

Ref.	Code	Benaming	Definitie
3.1.	BA	Vrachtwagen	Een voertuig dat uitsluitend of hoofdzakelijk is ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen. Het kan ook een aanhangwagen trekken.
3.2.	BB	Bestelwagen	Een vrachtwagen waarbij de bestuurdersruimte en de laadruimte zich binnen één eenheid bevinden.
3.3.	BC	Opleggertrekker	Een trekkend voertuig dat uitsluitend of hoofdzakelijk is ontworpen en gebouwd voor het trekken van opleggers.
3.4.	BD	Aanhangwagentrekker	Een trekkend voertuig dat uitsluitend is ontworpen en gebouwd voor het trekken van aanhangwagens, met uitzondering van opleggers.
3.5.	BE	Pick-uptruck	Een voertuig met een maximummassa van ten hoogste 3 500 kg, waarbij de zitplaatsen en de laadruimte zich niet in één compartiment bevinden.
3.6.	BX	Chassiscabine	Een incompleet voertuig dat slechts bestaat uit een cabine (compleet of gedeeltelijk), chassisbalken, een aandrijflijn en assen, en dat bedoeld is om te worden gecombineerd met een op de behoeften van de vervoerder afgestemde carrosserie.

4. Voertuigen van categorie O

Ref.	Code	Benaming	Definitie
4.1.	DA	Oplegger	Een aanhangwagen die is ontworpen en gebouwd om aan een trekker of dolly te worden gekoppeld en een wezenlijke verticale belasting op het trekkende voertuig of de dolly uit te oefenen. De koppeling die voor de voertuigcombinatie wordt gebruikt, bestaat uit een koppelingsspen en een koppelschotel.
4.2.	DB	Autonome aanhangwagen	Een aanhangwagen met ten minste twee assen waarvan ten minste één gestuurd is, die a) uitgerust is met een (ten opzichte van de aanhangwagen) verticaal beweegbare trekrichting, en b) een statische verticale belasting van minder dan 100 daN op het trekkende voertuig overbrengt.

Ref.	Code	Benaming	Definitie
4.3.	DC	Middenasaanhangwag- gen	Een aanhangwagen waarvan de as of assen zich dicht bij het zwaartepunt van het voertuig bevinden (indien gelijkmatig belast), 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.
4.4.	DE	Aanhangwagen met stijve dissel	Een aanhangwagen met één as of één groep assen waarvan de dissel door de constructie ervan een statische belasting van ten hoogste 4 000 daN op het trekkende voertuig overbrengt en die niet aan de definitie van een middenasaanhangwagen beantwoordt. De koppeling die voor de voertuigcombinatie wordt gebruikt, bestaat niet uit een koppelingspen en een koppelschotel.

Aanhangsel 1

Controleprocedure voor de indeling van een voertuig als terreinvoertuig**0. Algemeen**

- 0.1. De in dit aanhangsel beschreven procedure is van toepassing op de indeling van een voertuig als terreinvoertuig.

1. Testvoorwaarden voor geometrische metingen

- 1.1. Voertuigen van categorie M_1 of N_1 moeten onbeladen zijn en voorzien zijn van koelvloeistof, smeermiddelen, brandstof, gereedschap en reservewiel (indien dit tot de OEM-uitrusting behoort); op de bestuurdersstoel wordt een dummy geïnstalleerd die overeenkomt met een man van het 50e percentiel.

In plaats van de dummy mag een soortgelijke voorziening met dezelfde massa worden gebruikt.

- 1.2. Andere dan de in punt 1.1 bedoelde voertuigen worden belast tot de technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand.

De massa moet zodanig over de assen worden verdeeld, dat de verdeling overeenkomt met het ongunstigste geval met het oog op de naleving van de desbetreffende criteria.

- 1.3. Een voertuig dat representatief is voor het type, wordt overeenkomstig de in punt 1.1 of 1.2 beschreven voorwaarden ter beschikking gesteld van de technische dienst. Het voertuig staat stil, met de wielen in de rechte stand.

Het oppervlak waarop de metingen plaatsvinden, moet zo vlak en horizontaal mogelijk zijn (maximale helling: 0,5 %).

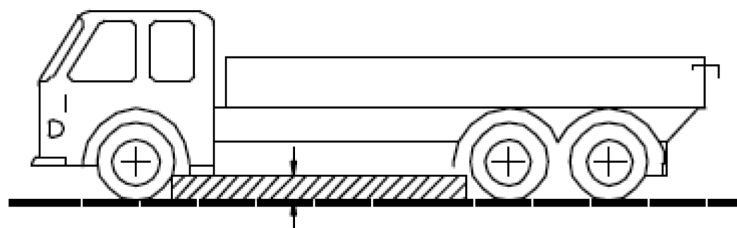
2. Meting van de oploop-, afloop- en hellingshoek

- 2.1. De oploophoek wordt gemeten overeenkomstig punt 6.10 van ISO-norm 612:1978.
- 2.2. De afloophoek wordt gemeten overeenkomstig punt 6.11 van ISO-norm 612:1978.
- 2.3. De hellingshoek wordt gemeten overeenkomstig punt 6.9 van ISO-norm 612:1978.
- 2.4. Bij het meten van de afloophoek mogen de in hoogte verstelbare beschermingsinrichtingen aan de achterzijde tegen klemrijden in de hoogste stand worden gezet.
- 2.5. Het voorschrift in punt 2.4 moet niet worden uitgelegd als een verplichting om het basisvoertuig te voorzien van een bescherming aan de achterzijde tegen klemrijden als oorspronkelijke uitrusting. De fabrikant van het basisvoertuig moet de fabrikant van de volgende fase echter informeren dat het voertuig, als het met een bescherming aan de achterzijde tegen klemrijden wordt uitgerust, aan de voorschriften voor de afloophoek moet voldoen.

3. Meting van de bodemvrijheid

- 3.1. Bodemvrijheid tussen de assen
- 3.1.1. Onder „*bodemvrijheid tussen de assen*” wordt verstaan de kleinste afstand tussen het grondvlak en het laagste vaste punt van het voertuig.

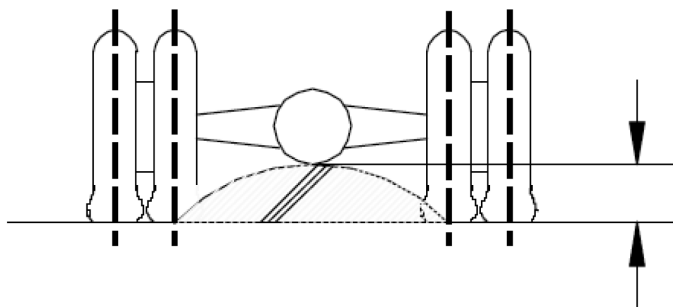
Bij de toepassing van de definitie wordt uitgegaan van de afstand tussen de laatste as van een voorste groep assen en de eerste as van een achterste groep assen.



3.1.2. Geen enkel stijf deel van het voertuig mag in het gearceerde segment op de tekening uitsteken.

3.2. Bodemvrijheid onder één as

3.2.1. Onder „bodemvrijheid onder één as” wordt verstaan de afstand onder het hoogste punt van een cirkelboog die door het midden van de bandafdrukken van de wielen van één as loopt (bij dubbellucht de binnenwielen) en het laagste vaste punt van het voertuig tussen de wielen raakt.



3.2.2. Zo nodig wordt de bodemvrijheid voor alle assen van een groep gemeten.

4. Hellingvermogen

4.1. Onder „hellingvermogen” wordt verstaan het vermogen van een voertuig om een helling te nemen.

4.2. Het hellingvermogen van incomplete en complete voertuigen van de categorieën M₂, M₃, N₂ en N₃ wordt gecontroleerd door een test uit te voeren.

4.3. De test wordt door de technische dienst uitgevoerd op een voertuig dat representatief is voor het te testen type.

4.4. Op verzoek van de fabrikant en volgens de voorwaarden in bijlage XVI kan het hellingvermogen van een voertuigtype met een virtuele test worden aangetoond.

5. Testvoorwaarden en doorslaggevend criterium

5.1. Tot 31 oktober 2014 zijn de voorwaarden in punt 7.5 van bijlage I bij Richtlijn 97/27/EG van toepassing.

Met ingang van 1 november 2014 zijn de testvoorwaarden van toepassing die krachtens artikel 14 van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad ⁽¹⁾ zijn goedgekeurd.

5.2. Het voertuig moet de helling met constante snelheid oprijden, waarbij de wielen niet in de lengte- of dwarsrichting mogen slippen.

⁽¹⁾ PB L 200 van 31.7.2009, blz. 1.

*Aanhangsel 2***Aanvullende cijfers voor de codes voor de verschillende soorten carrosserie**

- 01 Open laadvloer
 - 02 Neerklapbare zijschotten
 - 03 Gesloten opbouw
 - 04 Geconditioneerde opbouw met geïsoleerde wanden en apparatuur om de binnentemperatuur te regelen
 - 05 Geconditioneerde opbouw met geïsoleerde wanden, maar zonder apparatuur om de binnentemperatuur te regelen
 - 06 Huifopbouw
 - 07 Afneembare bovenbouw
 - 08 Containercarrier
 - 09 Voertuig met haakarm
 - 10 Kipper
 - 11 Tank
 - 12 Tank voor vervoer van gevaarlijke stoffen
 - 13 Veewagen
 - 14 Voertuig voor voertuigvervoer
 - 15 Betonmixer
 - 16 Betonpompvoertuig
 - 17 Voertuig voor boomstamvervoer
 - 18 Vuilniswagen
 - 19 Straatveger, straatreiniger of rioolzuiger
 - 20 Compressor
 - 21 Boottrailer
 - 22 Zweefvliegtuigaanhangwagen
 - 23 Voertuig voor detailhandel- of expositiedoeleinden
 - 24 Takelwagen
 - 25 Ladderwagen
 - 26 Kraanwagen (met uitzondering van mobiele kranen zoals gedefinieerd in bijlage II, deel A, punt 5)
 - 27 Hoogwerker
 - 28 Boorwagen
 - 29 Dieplader
 - 30 Voertuig voor glasvervoer
 - 31 Brandweerwagen
 - 99 Niet in deze lijst opgenomen carrosserie"
-

BIJLAGE II

Bijlage IV bij Richtlijn 2007/46/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) De titel van bijlage IV wordt vervangen door „**VOORSCHRIFTEN VOOR DE EG-TYPEGOEDKEURING VAN VOERTUIGEN**”.
- 2) Punt 43 van deel I van bijlage IV komt als volgt te luiden:

„43	Opspatafschermingsystemen	Richtlijn 91/226/EEG	L 103 van 23.4.1991, blz. 5					x	x	x	x	x	x	x”.
-----	---------------------------	----------------------	-----------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	-----

- 3) De titel van het aanhangsel van bijlage IV wordt vervangen door „**Voorschriften voor de typegoedkeuring van in kleine series gebouwde voertuigen van categorie M₁ overeenkomstig artikel 22**”.

BIJLAGE III

Bijlage IX bij Richtlijn 2007/46/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) De tekst van punt 31 onder „Bladzijde 2 — Voertuigcategorie N₂ (complete en voltooide voertuigen)” van het model van het certificaat van overeenstemming komt als volgt te luiden:
„31. Plaats van de liftas(sen): ...”.
 - 2) De tekst van punt 31 onder „Bladzijde 2 — Voertuigcategorie N₃ (complete en voltooide voertuigen)” van het model van het certificaat van overeenstemming komt als volgt te luiden:
„31. Plaats van de liftas(sen): ...”.
 - 3) De tekst van punt 31 onder „Bladzijde 2 — Voertuigcategorieën O₁ en O₂ (complete en voltooide voertuigen)” van het model van het certificaat van overeenstemming komt als volgt te luiden:
„31. Plaats van de liftas(sen): ...”.
 - 4) De tekst van punt 31 onder „Bladzijde 2 — Voertuigcategorieën O₃ en O₄ (complete en voltooide voertuigen)” van het model van het certificaat van overeenstemming komt als volgt te luiden:
„31. Plaats van de liftas(sen): ...”.
 - 5) De tekst van punt 31 onder „Bladzijde 2 — Voertuigcategorie N₂ (incomplete voertuigen)” van het model van het certificaat van overeenstemming komt als volgt te luiden:
„31. Plaats van de liftas(sen): ...”.
 - 6) De tekst van punt 31 onder „Bladzijde 2 — Voertuigcategorie N₃ (incomplete voertuigen)” van het model van het certificaat van overeenstemming komt als volgt te luiden:
„31. Plaats van de liftas(sen): ...”.
 - 7) De tekst van punt 31 onder „Bladzijde 2 — Voertuigcategorieën O₁ en O₂ (incomplete voertuigen)” van het model van het certificaat van overeenstemming komt als volgt te luiden:
„31. Plaats van de liftas(sen): ...”.
 - 8) De tekst van punt 31 onder „Bladzijde 2 — Voertuigcategorieën O₃ en O₄ (incomplete voertuigen)” van het model van het certificaat van overeenstemming komt als volgt te luiden:
„31. Plaats van de liftas(sen): ...”.
 - 9) De tekst van de toelichting bij bijlage IX wordt als volgt gewijzigd:
 - a) de laatste zin van noot (a) wordt geschrapt;
 - b) de volgende zin wordt toegevoegd aan noot (e):
„Voor een middenaanhangwagen met één as de horizontale afstand tussen de verticale as van de koppeling en het midden van de as vermelden.”.
-

BIJLAGE IV

Bijlage XI bij Richtlijn 2007/46/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) Nummer 43 van aanhangsel 2 van bijlage XI wordt vervangen door:

„43	Opspataf schermingssystemen	Richtlijn 91/226/EEG					x	x	x	x	x	x	x	x
-----	-----------------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---

2) Nummer 43 van aanhangsel 4 van bijlage XI wordt vervangen door:

„43	Opspataf schermingssystemen	Richtlijn 91/226/EEG					x	x	x	x	x	x	x	x
-----	-----------------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	---	---

3) Het volgende aanhangsel 6 wordt ingevoegd na aanhangsel 5 en voor „Betekenis van de letters”:

„Aanhangsel 6

Aanhangwagens voor het vervoer van uitzonderlijke ladingen

Nr.	Onderwerp	Regelgevingsreferentie	Aanhangwagens van categorie O ₄
3	Brandstofreservoirs en beschermingsinrichtingen aan de achterzijde	Richtlijn 70/221/EEG	X
4	Plaats voor de achterste kentekenplaat	Richtlijn 70/222/EEG	X
5	Stuurinrichting	Richtlijn 70/311/EEG	X
9	Remmen	Richtlijn 71/320/EEG	X
10	Radiostoring (elektromagnetische compatibiliteit)	Richtlijn 72/245/EEG	X
18	Voorgescreven platen	Richtlijn 76/114/EEG	X
20	Installatie van verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen	Richtlijn 76/756/EEG	A + N
21	Retroreflectoren	Richtlijn 76/757/EEG	X
22	Markerings-, breedte-, achter-, stop-, dagrij- en zijmarkeringslichten	Richtlijn 76/758/EEG	X
23	Richtingaanwijzers	Richtlijn 76/759/EEG	X
24	Achterkentekenplaatverlichting	Richtlijn 76/760/EEG	X
28	Mistachterlichten	Richtlijn 77/538/EEG	X
29	Achteruitrijlichten	Richtlijn 77/539/EEG	X
36	Verwarmingssystemen	Richtlijn 2001/56/EG	n.v.t.
42	Zijdelingse bescherming	Richtlijn 89/297/EEG	A
43	Opspataf schermingssystemen	Richtlijn 91/226/EEG	A

Nr.	Onderwerp	Regelgevingsreferentie	Aanhangwagen van categorie O ₄
46	Banden	Richtlijn 92/23/EEG	I
48	Massa's en afmetingen	Richtlijn 97/27/EG	X
50	Koppelinrichtingen	Richtlijn 94/20/EG	X
63	Verordening algemene veiligheid	Verordening (EG) nr. 661/2009	g.v.t.

4) De „Betekenis van de letters” wordt als volgt gewijzigd:

a) het punt L komt als volgt te luiden:

„L: Toepassing beperkt tot zitplaatsen die bestemd zijn voor normaal gebruik wanneer het voertuig op de weg rijdt. Voor alle achterzitplaatsen zijn als minimum verankeringen voor heupgordels voorgeschreven. Zitplaatsen die niet bestemd zijn voor gebruik wanneer het voertuig op de weg rijdt, moeten voor de gebruikers duidelijk worden geïdentificeerd door middel van een pictogram of een bordje met een passende tekst.”;

b) het volgende punt wordt na het punt „n.v.t.” ingevoegd:

„g.v.t.: Dit besluit is gedeeltelijk van toepassing. Het precieze toepassingsgebied wordt vastgesteld in de uitvoeringsmaatregelen van Verordening (EG) nr. 661/2009.”;

c) het volgende punt wordt na het punt H ingevoegd:

„I: Ook als de door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van het voertuig minder dan 80 km/h bedraagt, moet voor de banden typegoedkeuring krachtens VN/ECE-Reglement nr. 54 worden verleend.

In overleg met de bandenfabrikant mag het draagvermogen worden aangepast aan de door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van de aanhangwagen.”.