

31995L0048

30.9.1995

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 233/73

DYREKTYWA KOMISJI 95/48/WE**z dnia 20 września 1995 r.****dostosowująca do postępu technicznego dyrektywę Rady 92/21/EWG dotyczącą mas i wymiarów pojazdów silnikowych kategorii M₁****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

Artykuł 1

uwzględniając dyrektywę Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. odnoszącą się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽¹⁾, ostatnio zmienioną dyrektywą Komisji 93/81/EWG ⁽²⁾, w szczególności jej art. 13 ust. 2,

1. W art. 1 dyrektywy 92/21/EWG „załącznik I do dyrektywy 70/156/EWG” zastępuje się „załącznikiem II A do dyrektywy 70/156/EWG”.

uwzględniając dyrektywę Rady 92/21/EWG z dnia 31 marca 1992 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do mas i wymiarów pojazdów silnikowych kategorii M₁ ⁽³⁾, w szczególności jej art. 3,

2. Załączniki do dyrektywy 92/21/EWG zastępuje się załącznikami do niniejszej dyrektywy, natomiast wykaz załączników jest dodany między artykułami a załącznikiem I.

a także mając na uwadze, co następuje:

Artykuł 2

dyrektywa 92/21/EWG jest jedną z szczegółowych dyrektyw dotyczących procedury homologacji typu WE, która została ustanowiona przez dyrektywę 70/156/EWG; przepisy ustanowione w dyrektywie 70/156/EWG odnoszące się do systemów pojazdów, części i odrębnych jednostek technicznych stosuje się wobec tego do niniejszej dyrektywy;

1. Z mocą od dnia 1 stycznia 1996 r. Państwa Członkowskie nie mogą, z przyczyn odnoszących się do mas i wymiarów:

— odmówić, w odniesieniu do typu pojazdów silnikowych kategorii M₁, przyznania homologacji typu EWG lub krajowej homologacji typu, lub

— zakazać rejestracji, sprzedaży lub wprowadzenia do eksploatacji takich pojazdów,

jeżeli pojazdy są zgodne z wymaganiami dyrektywy 92/21/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą.

nawiązuje się do dyrektywy Rady 77/649/EWG ⁽⁴⁾, ostatnio zmienionej dyrektywą Komisji 90/630/EWG ⁽⁵⁾, która zawiera procedury określające punkty odniesienia dla siedzeń w pojazdach silnikowych i, wobec tego, nie jest konieczne powtarzanie tego w niniejszej dyrektywie; nawiązuje się również do dyrektywy Rady 92/23/EWG ⁽⁶⁾;

2. Z mocą od dnia 1 stycznia 1997 r. Państwa Członkowskie:

— nie udzielają już homologacji typu WE, oraz

— mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu,

konieczne jest, w świetle uzyskanych dotychczas doświadczeń dotyczących praktycznego zastosowania dyrektywy 92/21/EWG, bardziej precyzyjne określenie niektórych zawartych w niej przepisów, w celu zapewnienia ich jednolitej interpretacji we wszystkich Państwach Członkowskich;

dla typu pojazdu kategorii M₁, z przyczyn odnoszących się do jego mas i wymiarów, jeśli wymagania dyrektywy 92/21/EWG zmienionej niniejszą dyrektywą, nie są spełnione.

w przyszłości konieczne będzie ustanowienie specjalnych warunków dotyczących obciążenia miejsc do siedzenia, które nie są przeznaczone, bądź nie nadają się do wykorzystania przez dorosłych pasażerów; definicja jednakże takich miejsc oraz określenie warunków dotyczących obciążenia wymagają bliższego rozpatrzenia; dlatego też odpowiednie poprawki zostają przełożone na okres późniejszy;

Artykuł 3

przepisy niniejszej dyrektywy są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego ustanowionego dyrektywą 70/156/EWG,

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 1 stycznia 1996 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

2. Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 264 z 23.10.1993, str. 49.

⁽³⁾ Dz.U. L 129 z 14.5.1992, str. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 267 z 19.10.1977, str. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 341 z 6.12.1990, str. 20.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 129 z 14.5.1992, str. 95.

3. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjętych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 4

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 5

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 września 1995 r.

W imieniu Komisji

Martin BANGEMANN

Członek Komisji

WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik I: Przepisy administracyjne dotyczące homologacji typu

Dodatek 1: Dokument informacyjny

Dodatek 2: Świadectwo homologacji typu

Załącznik II: Zakres, definicje, wymagania

Dodatek: Metody weryfikacji mas pojazdów silnikowych kategorii M₁

ZAŁĄCZNIK I

PRZEPISY ADMINISTRACYJNE DOTYCZĄCE HOMOLOGACJI TYPU

1. **Wniosek o udzielenie homologacji EWG typu pojazdu**

- 1.1. Wniosek o udzielenie homologacji EWG typu, zgodnie z art. 3 ust. 4 dyrektywy 70/156/EWG, pojazdu kategorii M_1 w odniesieniu do mas i rozmiarów musi być przedłożony przez producenta.
- 1.2. Wzór dokumentu informacyjnego jest przedstawiony w dodatku 1.
- 1.3. Służbom technicznym odpowiedzialnym za przeprowadzenie badań homologacji typu musi zostać dostarczone, co następuje:
 - 1.3.1. pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu, którego dotyczy wniosek o homologację typu.

2. **Przyznanie homologacji EWG typu**

- 2.1. Jeśli odpowiednie wymagania są spełnione, przyznaje się homologację WE typu na podstawie art. 4 ust. 3 dyrektywy 70/156/EWG.
- 2.2. Wzór homologacji EWG typu zawarty jest w dodatku 2.
- 2.3. Każdemu homologowanemu typowi pojazdu przyznaje się numer identyfikacyjny zgodnie z załącznikiem VII do dyrektywy 70/156/EWG. To samo Państwo Członkowskie nie przydziela tego samego numeru innemu typowi pojazdu.

3. **Modyfikacje typu i zmiany do homologacji**

- 3.1. W przypadku modyfikacji typu, który homologowano zgodnie z niniejszą dyrektywą, stosuje się przepisy art. 5 dyrektywy 70/156/EWG.

4. **Zgodność produkcji**

- 4.1. Jako zasada generalna, środki mające na celu zapewnienie zgodności produkcji podejmowane będą zgodnie z przepisami ustanowionymi w art. 10 dyrektywy 70/156/EWG.

Dodatek 1

DOKUMENT INFORMACYJNY ⁽¹⁾ NR....

na podstawie załącznika I do dyrektywy Rady 70/156/EWG odnoszącej się do homologacji EWG typu pojazdu
odnośnie do mas i wymiarów (dyrektywa 92/21/EWG, ostatnio zmieniona dyrektywą 95/48/WE)

Następujące informacje, jeśli mają zastosowanie, muszą zostać dostarczone w trzech egzemplarzach wraz ze spisem treści. Wszelkie rysunki muszą być dostarczone we właściwej skali, dostatecznie szczegółowe, na formacie A4 lub złożone do formatu A4. Fotografie, jeśli zostały załączone, muszą być dostatecznie szczegółowe.

Jeśli systemy, części lub odrębne jednostki techniczne są sterowane elektronicznie, muszą zostać dostarczone informacje dotyczące ich działania.

0. **Ogólne**
 - 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
 - 0.2. Typ i zwyczajowy(-we) opis(-y) handlowy(-we):
 - 0.3. Środki identyfikacji typu, jeśli są zaznaczone na pojeździe^(b):
 - 0.3.1. Umieszczenie tego oznaczenia:
 - 0.4. Kategoria pojazdu ^(c):
 - 0.5. Nazwa i adres producenta:
 - 0.6. Umieszczenie tabliczek znamionowych i identyfikatorów oraz metoda zamocowania
 - 0.6.1. Na podwoziu:
 - 0.6.2. Na nadwoziu:
 - 0.8. Adres(-y) zakładu(-ów) montażu:
1. **Ogólna właściwości konstrukcyjnych pojazdu**
 - 1.1. Fotografie lub rysunki reprezentatywnego pojazdu:
 - 1.2. Rysunek wymiarowy całego pojazdu:
 - 1.3. Liczba osi i kół:
 - 1.3.2. Liczba i miejsce osi kierowanych:
 - 1.3.3. Osie napędzane (liczba, miejsce, wzajemne połączenie):
 - 1.6. Położenie i układ silnika:
2. **Masy i wymiary ^(c) (w kg i mm)**

(Odniesić do rysunku, gdzie jest to właściwe)

 - 2.1. Rozstaw(-y) osi (w pełni obciążonych) ^(f):
 - 2.3. Rozstaw(-y) i szerokość(-ści) osi
 - 2.3.1. Rozstaw każdej z osi kierowanych ^(f)
 - 2.3.2. Rozstaw wszystkich innych osi ^(f)
 - 2.4. Zakres wymiarów pojazdu (ogólnie)
 - 2.4.1. Dla podwozia bez nadwozia
 - 2.4.1.1. Długość ^(f):
 - 2.4.1.2. Szerokość ^(f):
 - 2.4.1.2.1. Maksymalna szerokość:

^(f) Numery pozycji i odnośniki użyte w niniejszym Dokumencie Informacyjnym odpowiadają tym, które zostały umieszczone w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG. Pozycje nie mające znaczenia do celów niniejszej dyrektywy zostały pominięte.

- 2.4.1.3. Wysokość (przy masie własnej) ^(f) (dla zawieszon o nastawnej wysokości wskazać zwykłą pozycję w stanie gotowym do jazdy):
- 2.4.1.4. Zwis przedni ^(m):
- 2.4.1.5. Zwis tylny ⁽ⁿ⁾:
- 2.4.1.5.1. Maksymalny dopuszczalny zwis punktu sprzęgania:
- 2.4.1.6. Prześwit (jak zdefiniowano w załączniku II do dyrektywy 70/156/EWG sekcja A ppkt 4.5)
- 2.4.1.6.1. Między osiami:
- 2.4.2. Dla podwozia z nadwoziem
- 2.4.2.1. Długość ^(f):
- 2.4.2.2. Szerokość ^(k):
- 2.4.2.3. Wysokość (przy masie własnej) ^(f) (dla zawieszon o nastawnej wysokości wskazać zwykłą pozycję w stanie gotowym do jazdy):
- 2.4.2.4. Zwis przedni ^(m):
- 2.4.2.5. Zwis tylny ⁽ⁿ⁾:
- 2.4.2.5.1. Maksymalny dopuszczalny zwis punktu sprzęgania ^(nd):
- 2.4.2.6. Prześwit (jak zdefiniowano w załączniku II do dyrektywy 70/156/EWG sekcja A ppkt 4.5)
- 2.4.2.6.1. Między osiami:
- 2.6. Masa pojazdu z nadwoziem gotowego do jazdy lub masa podwozia z kabiną, jeśli producent nie wyposaża pojazdu w nadwozie (włączając płyny chłodnicze, oleje, paliwo, narzędzia, koło zapasowe i kierownicę) ^(e) (maksymalna i minimalna):
- 2.6.1. Rozkład tej masy między osie oraz, w przypadku naczepy lub przyczepy jednoosiowej, nacisk na punkt sprzęgania (maksymalny i minimalny):
- 2.8. Dopuszczalna technicznie masa całkowita ustalona przez producenta (maksymalna i minimalna) ^(f):
- 2.8.1. Rozkład tej masy między osie oraz, w przypadku naczepy lub przyczepy jednoosiowej, nacisk na punkt sprzęgania (maksymalny i minimalny):
- 2.9. Dopuszczalny technicznie nacisk na każdą oś/grupę osi oraz, w przypadku naczepy lub przyczepy jednoosiowej, ustalony przez producenta nacisk na punkt sprzęgania (maksymalny i minimalny):
- 2.11. Maksymalna masa przyczepy, która może zostać sprzężona
- 2.11.1. Przyczepa samochodowa:
- 2.11.3. Przyczepa jednoosiowa:
- 2.11.4. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa zestawu:
- 2.11.6. Maksymalna masa przyczepy bez hamulca:
- 2.12. Maksymalny statyczny nacisk pionowy przyczepy na punkt sprzęgania pojazdu holującego:
9. **Nadwozie**
- 9.10.3. Miejsca do siedzenia
- 9.10.3.1. Liczba:
- 9.17. Tabliczki znamionowe
- 9.17.1. Fotografie lub rysunki umiejscowienia tabliczek znamionowych i napisów oraz numeru podwozia:
- 9.17.2. Fotografie lub rysunki urzędowych części tabliczek i napisów (wypełniony wzór z wymiarami):

11. **Połączenia między pojazdami holującymi a przyczepami i naczepami**
- 11.1. Klasa i typ urządzenia(-eń) sprzęgających:
- 11.4. Instrukcje przymocowania do pojazdu typu sprzęgania oraz fotografie lub rysunki miejsc mocowania na pojeździe określone przez producenta; dodatkowe informacje, jeśli użycie typu sprzęgania ograniczone jest do niektórych wariantów lub wersji typu pojazdu:
- 11.5. Informacje o mocowaniu specjalnych wsporników holowniczych lub płytek wieszaka¹⁾:

Dodatkowe informacje w przypadku pojazdów terenowych

- 2.4.1. Dla podwozia bez nadwozia
- 2.4.1.4.1. Kąt wejścia ^(m): stopni
- 2.4.1.5.1. Kąt odejścia ⁽ⁿ⁾: stopni
- 2.4.1.6. Prześwit (jak zdefiniowano w załączniku II do dyrektywy 70/156/EWG sekcja A ppkt 4.5)
- 2.4.1.6.2. Pod przednią osią(-ami):
- 2.4.1.6.3. Pod tylną osią(-ami):
- 2.4.1.7. Kąt pochylenia ⁽ⁿ⁾: stopni
- 2.4.2. Dla podwozia z nadwoziem
- 2.4.2.4.1. Kąt wejścia ^(m): stopni
- 2.4.2.5.1. Kąt odejścia ⁽ⁿ⁾: stopni
- 2.4.2.6. Prześwit (jak zdefiniowano w załączniku II do dyrektywy 70/156/EWG sekcja A ppkt 4.5)
- 2.4.2.6.2. Pod przednią osią(-ami):
- 2.4.2.6.3. Pod tylną osią(-ami):
- 2.4.2.7. Kąt pochylenia ⁽ⁿ⁾: stopni
- 2.15. Zdolność ruszania pod górę (pojazd jednoosobowy): %
- 4.9. Ryglownik mechanizmu różnicowego: tak/nie/w opcji ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

Dodatek 2

WZÓR

(maksymalny format: A4 (210 × 297 mm))

Świadectwo homologacji EWG typu

Pieczeń organu administracyjnego

Zgłoszenie dotyczące ⁽¹⁾:

- homologacji typu ⁽²⁾,
- rozszerzenia homologacji typu ⁽²⁾,
- odmowy homologacji typu ⁽²⁾,
- cofnięcia homologacji typu ⁽²⁾,

typu pojazdu/części/odrębnych jednostek technicznych ⁽²⁾ w odniesieniu do dyrektywy.../WE ostatnio zmienionej dyrektywą.../WE.

Numer homologacji typu:

Powód rozszerzenia:

Sekcja I

- 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
- 0.2. Typ i zwyczajowy(-we) opis(-y) handlowy(-we):
- 0.3. Środki identyfikacji typu, jeśli są zaznaczone na pojeździe/części/odrębnych jednostkach technicznych ⁽¹⁾ ⁽²⁾:
.....
- 0.3.1. Umieszczenie tego oznaczenia:
- 0.4. Kategoria pojazdu ⁽³⁾:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
- 0.6. Umieszczenie tabliczek znamionowych i identyfikatorów oraz metoda zamocowania
- 0.7. W przypadku części i odrębnych jednostek technicznych, umieszczenie i metoda zamocowania znaku homologacji EWG:
- 0.8. Adres(-y) zakładu(-ów) montażu:

Sekcja II

1. Dodatkowe informacje (gdzie jest to właściwe): Patrz uzupełnienie
2. Służby techniczne odpowiedzialne za przeprowadzenie badań:
3. Data sporządzenia sprawozdania z badań:
4. Numer sprawozdania z badań:
5. Uwagi (jeżeli są): patrz uzupełnienie
6. Miejsce:
7. Data:
8. Podpis:
9. Do pakietu informacyjnego złożonego organowi homologacyjnemu załączony jest indeks, który można otrzymać na wniosek.

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.⁽²⁾ Jeśli środki identyfikacji typu zawierają pozycje nie mające znaczenia dla opisu typu pojazdu, części lub odrębnych jednostek technicznych, będą one przedstawione w dokumentacji symbolem „?” (np. ABC?? 123??).⁽³⁾ Według definicji zawartej w załączniku II A do dyrektywy 70/156/EWG.

Uzupełnienie
do homologacji EWG typu nr...
dotyczące homologacji typu pojazdu w odniesieniu do dyrektywy 92/21/EWG ostatnio zmienionej dyrektywą
95/48/WE

1. Informacje dodatkowe

- 1.1. Długość: (mm)
- 1.2. Szerokość: (mm)
- 1.3. Wysokość: (mm)
- 1.4. Masa pojazdu gotowego do jazdy: (kg)
- 1.5. Technicznie dopuszczalna masa maksymalna: (kg)
- 1.6. Technicznie dopuszczalny maksymalny nacisk osi
 - 1.6.1. 1. Oś: (kg)
 - 2. Oś: (kg)
 - 3. Oś: (kg)
- 1.7. Liczba miejsc dla pasażerów (bez kierowcy):
- 1.7.1. Liczba miejsc składanych, jeśli dotyczy:
- 1.8. Masa holownicza
 - 1.8.1. Przyczepa bez hamulca: (kg)
 - 1.8.2. Przyczepa z hamulcem: (kg)
 - 1.8.3. Technicznie dopuszczalny nacisk pionowy na punkt sprzęgania: (kg)
 - 1.8.4. Zwis tylny urządzenia sprzęgającego: (mm)
 - 1.8.5. Fotografie lub rysunki miejsc mocowania urządzenia sprzęgającego na pojeździe:
.....

5. Uwagi

ZAŁĄCZNIK II

ZAKRES, DEFINICJE, WYMAGANIA

1. Zakres

Niniejsza dyrektywa odnosi się do mas i wymiarów pojazdów silnikowych kategorii M₁, zgodnie z definicją zawartą w art. 1.

2. Definicje

- 2.1. Odpowiednie definicje ustanowione w załączniku I (włącznie z odnośnikami) oraz załączniku II do dyrektywy 70/156/EWG stosuje się również do niniejszej dyrektywy.
- 2.2. „Masa typowego obciążenia” oznacza masę 75 kilogramów pomnożoną przez określoną przez producenta ilość pasażerskich miejsc do siedzenia (włącznie z miejscami składanymi (podnoszonymi) zaprojektowanymi przez producenta).
- 2.3. „Masa dodatkowego obciążenia” oznacza różnicę między technicznie dopuszczalną maksymalną masą całkowitą, a masą w stanie gotowym do jazdy powiększoną o masę typowego obciążenia. Masa dodatkowego obciążenia może zawierać masę wyposażenia dodatkowego, np. szyberdachu, urządzenia klimatyzacyjnego, urządzenia sprzęgającego.
- 2.4. „Masa urządzenia sprzęgającego” oznacza masę samego zaczepu oraz jego oprzyrządowania mocującego, zgodnie z wyszczególnieniem producenta.
- 2.5. „Maksymalny statyczny nacisk pionowy na punkt sprzęgania” pojazdu oznacza technicznie dopuszczalny nacisk pionowy przenoszony przez dyszel przyczepy, kiedy pojazd w spoczynku, na zaczep pojazdu i działający poprzez środek urządzenia sprzęgającego. Nacisk ten musi zostać wyszczególniony przez producenta.
- 2.6. „Masa holownicza” oznacza masę holowanej przyczepy z wyłączeniem nacisku pionowego na punkt sprzęgania pojazdu holującego.
- 2.7. „Miejsce składane (podnoszone)” oznacza miejsce zapasowe przeznaczone do sporadycznego użytku, które zwykle pozostaje złożone.

3. Wymagania

3.1. Wymiary

- 3.1.1. Maksymalne dopuszczalne wymiary pojazdu są następujące:

- 3.1.1.1. Długość: 12 000 mm
- 3.1.1.2. Szerokość: 2 500 mm
- 3.1.1.3. Wysokość: 4 000 mm

3.2. Masy i naciski osi

- 3.2.1. Suma technicznie dopuszczalnych maksymalnych nacisków osi nie może być mniejsza niż technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu.

Technicznie dopuszczalna maksymalna masa pojazdu nie może być mniejsza niż masa pojazdu gotowego do jazdy łącznie z masą typowego obciążenia.

Jeśli pojazd obciążony jest do technicznie dopuszczalnej masy całkowitej zgodnie z ppkt 3.2.2 i 3.2.3, nacisk na każdą oś nie może przekraczać technicznie dopuszczalnego maksymalnego nacisku na daną oś.

Jeśli pojazd i, jednocześnie, jego tylna oś obciążone są do technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy, masa utrzymywana na przedniej osi nie może być mniejsza niż 30 % technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy pojazdu.

- 3.2.2. W celu weryfikacji wymagań ustanowionych w akapicie trzecim ppkt 3.2.1, masy pasażerów, bagażu oraz obciążenia przekraczającego typowe obciążenie muszą być rozłożone tak, jak ustalono w dodatku. Metoda weryfikacji mas ustalona jest w dodatku. W przypadku gdy pojazd wyposażony jest w usuwalne miejsca do siedzenia, weryfikacja zostanie ograniczona do sytuacji, w której zainstalowana jest maksymalna ilość miejsc do siedzenia.

- 3.2.3. Jeśli pojazd przeznaczony jest do holowania przyczepy, przeprowadzone zostaną dwie dodatkowe weryfikacje zgodnie z ppkt 3.2.1 akapit trzeci oraz ppkt 3.2.2:
- a) z uwzględnieniem maksymalnej masy urządzenia sprzęgającego; oraz
 - b) z uwzględnieniem zarówno maksymalnej masy urządzenia sprzęgającego, jak i masy maksymalnego statycznego nacisku pionowego na punkt sprzęgania. Do celów niniejszej weryfikacji:
- 3.2.3.1. Technicznie dopuszczalny maksymalny nacisk na tylną oś(osie) może zostać przekroczony nie więcej niż o 15 %, a technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita może zostać przekroczona nie więcej niż o 10 % lub 100 kg, biorąc pod uwagę niższą z tych dwóch wartości do zastosowania jedynie do celów tej weryfikacji, pod warunkiem że prędkość robocza ograniczona jest do 100 lub mniej km/godz.
- 3.2.3.2. Przekroczony nacisk i masa wspomniane powyżej nie będą brane pod uwagę do homologacji innych niż homologacje dokonywane zgodnie z niniejszą dyrektywą, chyba że jest to wyraźnie zaznaczone w odpowiedniej dyrektywie.
- 3.2.3.3. Producent poda w instrukcji obsługi wszelkie ograniczenia prędkości, określone w ppkt 3.2.3.1 lub inne warunki użytkowania.
- 3.2.4. Jeśli producent pojazdu wyposaża pojazd w urządzenie sprzęgające, musi zaznaczyć na nim lub na pojeździe w pobliżu urządzenia dopuszczalny maksymalny statyczny nacisk pionowy na punkt sprzęgania.
- 3.3. Masa holownicza i statyczny nacisk pionowy na urządzenie sprzęgające.
- 3.3.1. Technicznie dopuszczalną maksymalną masą holowniczą jest masa określona przez producenta.
- 3.3.1.1. Masa holownicza pojazdu przeznaczonego do holowania przyczepy wyposażonej w system hamulcowy. (W celu obliczania masy holowniczej nie będzie brana pod uwagę przekroczona według ppkt 3.2.3.1 technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita).
- 3.3.1.1.1. Maksymalną dopuszczalną masą holowniczą pojazdu jest niższa z dwóch następujących wartości:
- a) technicznie dopuszczalna maksymalna masa holownicza w oparciu o konstrukcję pojazdu lub wytrzymałość mechanicznego urządzenia sprzęgającego; lub
 - b) technicznie dopuszczalna maksymalna masa pojazdu holującego (pojazdu silnikowego) lub, dla pojazdów terenowych zdefiniowanych w dyrektywie 70/156/EWG, 1,5 tej masy.
- 3.3.1.1.2. Maksymalna technicznie dopuszczalna masa przyczepy nie może jednak w żadnym przypadku przekraczać 3 500 kg.
- 3.3.1.2. Masa holownicza pojazdu przeznaczonego do holowania przyczepy bez systemu hamulcowego.
- 3.3.1.2.1. Dopuszczalna masa holownicza jest niższą z następujących wartości: technicznie dopuszczalna maksymalna masa holownicza lub połowa masy pojazdu holującego gotowego do jazdy.
- 3.3.1.2.2. Maksymalna technicznie dopuszczalna masa przyczepy nie może w żadnym przypadku przekraczać 750 kg.
- 3.3.2. Technicznie dopuszczalnym statycznym naciskiem pionowym na urządzenia sprzęgające jest nacisk określony przez producenta; nacisk ten nie może być mniejszy niż 4 % maksymalnej dopuszczalnej masy holowniczej i nie mniejszy niż 25 kg. Producent musi wyszczególnić w instrukcji obsługi maksymalny dopuszczalny statyczny nacisk pionowy na urządzenie sprzęgające, miejsca mocowania urządzenia sprzęgającego na pojeździe silnikowym oraz maksymalny dopuszczalny zwis urządzenia sprzęgającego.
- 3.3.3. Obciążony do maksymalnej masy pojazd silnikowy holujący przyczepę musi być zdolny do poruszenia z miejsca zestawu pojazdów na wzniesieniu o nachyleniu, co najmniej 12 % pięć razy w ciągu pięciu minut.
- 3.4. Maksymalna liczba miejsc do siedzenia określona przez producenta nie będzie zależeć od tego, czy pojazd holuje przyczepę, czy nie.

Dodatek

Metoda weryfikacji mas i nacisku osi pojazdów silnikowych kategorii M₁

1. Masa pojazdu będzie weryfikowana w sposób następujący:

1.1. pusty, tj. gotowy do jazdy według załącznika I dodatek 1 ppkt 2.6, ale bez kierowcy,

W przypadku samochodu campingowego zostanie również włączona masa odpowiadająca wypełnionym w 90 % objętości pojemnikom na wodę i gaz.

1.2. w pełni obciążony (zgodnie z warunkami określonymi w załączniku II ppkt 3.2.1–3.2.3), według środków kalkulacyjnych, uwzględniając co następuje:

— jeżeli miejsce do siedzenia jest składane, musi zostać przesunięte możliwie najdalej do tyłu do normalnej pozycji, w której pozostaje podczas jazdy lub do pozycji, w której jest używane do siedzenia, zgodnie ze wskazówkami producenta, biorąc pod uwagę jedynie podłużną regulację siedzenia oraz wykluczając pozycje, w których używane jest w celach innych niż do jazdy lub siedzenia. W przypadku gdy istnieją możliwości innego ustawienia siedzenia (pionowo, pochylone pod kątem, odchylone do tyłu itd.), pozycje ustawienia muszą zostać wymienione przez producenta pojazdu. W przypadku siedzeń zawieszanych, siedzenie takie musi zostać zablokowane w normalnej pozycji, w której pozostaje podczas jazdy, zgodnie z opisem producenta,

— masy, które należy uwzględnić są następujące:

— masa 68 kg przypadająca na każdego pasażera (łącznie z kierowcą),

— masa 7 kg przypadająca na bagaż każdego z pasażerów (łącznie z kierowcą),

— masa przypadająca na każdego pasażera musi oddziaływać pionowo poprzez punkt umiejscowiony 100 mm z przodu punktu R ⁽¹⁾ w przypadku siedzeń regulowanych podłużnie oraz 50 mm z przodu punktu R ⁽¹⁾ w przypadku wszystkich innych siedzeń. Masa bagażu przypadająca na każdego z pasażerów wyobrażona jest przez działającą pionowo siłę przechodzącą przez środek rzutu na płaszczyznę poziomą maksymalnej długości użytecznej bagażnika usytuowanego w środkowym podłużnym planie pojazdu.

W przypadku pojazdów specjalnego przeznaczenia masa bagażu zostanie umieszczona według wskazania producenta zgodnie z wymaganiami służby technicznej,

— masa przekraczająca masę typowego obciążenia zostanie rozmieszczona według opisu producenta, zgodnie z wymaganiami obsługi technicznej, uwzględniając różne poziomy wyposażenia oraz jego mas i rozmieszczenia,

— W przypadku samochodu campingowego masa dodatkowego obciążenia musi być równa, co najmniej $(10 \text{ kg} \times N) + (10 \text{ kg} \times L)$, gdzie „L” jest całkowitą długością samochodu campingowego, a „N” liczbą pasażerów łącznie z kierowcą określoną przez producenta.

Masa dodatkowego obciążenia zostanie rozmieszczona według wskazań producenta, zgodnie z wymaganiami służby technicznej, we wszystkich bagażnikach.

1.3. Wyszczególnione masy i naciski osi określane są zgodnie z poniższą tabelą:

Dane pojazdu					
Masy i nacisk osi	a) pusty (zmierzone)	b) w pełni obciążony ⁽¹⁾ (obliczone)	c) w pełni obciążony z naciskiem na urządzenie sprzęgające (obliczone)	d) maksymalny dopuszczalny nacisk osi	e) maksymalny dopuszczalny nacisk osi z naciskiem na urządzenie sprzęgające
Oś przednia					
Oś tylna					
Całkowite	zmierzone/obliczone			↑	↑
				← deklaracja producenta	

⁽¹⁾ Łącznie z masą urządzenia sprzęgającego, jeśli pojazd przeznaczony jest do holowania przyczepy.

⁽¹⁾ Określone zgodnie z przepisami załącznika III do dyrektywy 77/649/EWG.

2. Wyniki weryfikacji

(Jeżeli w ppkt 2.8 i 2.9 dokumentu informacyjnego podawana jest więcej niż jedna wartość, wyniki muszą być weryfikowane dla każdej z nich.)

Wyniki uważa się za satysfakcjonujące jeżeli:

- masy i naciski osi pustego pojazdu (kolumna a)) odpowiadają, z tolerancją $\pm 5\%$; zadeklarowanym przez producenta, (w takim przypadku masa określona przez producenta przyjmowana jest do obliczania mas w kolumnach b) i c)),
 - masy i naciski osi zweryfikowane zgodnie z warunkami określonymi w kolumnach b) i c), nie przekraczają maksymalnych dopuszczalnych mas określonych przez producenta,
 - spełnione są wymagania ustalone w załączniku II akapit czwarty ppkt 3.2.1,
 - masy i naciski osi stwierdzone przez producenta są zgodne z cechami ładowności typów określonych dla pojazdu silnikowego w związku z wszelkimi zgłoszonymi ograniczeniami prędkości pojazdu holującego zgodnie z załącznika IV do dyrektywy 92/23/EWG ppkt 3.7.3.
-