

31997L0027

25.8.1997

DZIENNIK URZĘDOWY WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

L 233/1

DYREKTYWA 97/27/WE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**z dnia 22 lipca 1997 r.****odnosząca się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniająca dyrektywę 70/156/EWG**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽⁴⁾.

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 100a,

uwzględniając wniosek Komisji⁽¹⁾,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁽²⁾,działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 189b Traktatu⁽³⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Całkowita harmonizacja wymagań technicznych w odniesieniu do pojazdów silnikowych jest niezbędna w celu osiągnięcia sprawnie funkcjonującego rynku wewnętrznego i równocześnie zapewnienia wysokiego poziomu powszechnego bezpieczeństwa.
- (2) Wymagania techniczne, jakie spełniać muszą niektóre kategorie pojazdów, zgodnie z ustawodawstwem krajowym, odnoszą się, między innymi, do ich mas i wymiarów.
- (3) Wymagania te są różne w różnych Państwach Członkowskich; w związku z tym, zachodzi konieczność przyjęcia przez wszystkie Państwa Członkowskie takich samych wymagań, w uzupełnieniu lub w miejsce obowiązujących przepisów, w szczególności w celu wprowadzenia w odniesieniu do każdego typu pojazdu, procedury homologacji typu WE, będącej przedmiotem dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich

- (4) Pożądana jest harmonizacja maksymalnych mas i wymiarów pojazdów silnikowych i ich przyczep rejestrowanych w Państwach Członkowskich zgodnie z dyrektywą 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych pojazdów kołowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym⁽⁵⁾. Wyżej wspomniana dyrektywa stosuje się wyłącznie do ruchu na terytoriach Państw Członkowskich, a nie do wymagań technicznych ustanowionych w dyrektywie 70/156/EWG.

- (5) Dyrektywa 96/53/WE ustanawia niektóre maksymalne dopuszczalne wymiary, zarówno dla ruchu krajowego jak i międzynarodowego w Państwach Członkowskich, z określonym okresem przewidzianym na ich wejście w życie; niektóre inne maksymalne dopuszczalne wymiary, jak również maksymalne dopuszczalne masy pozostają obowiązujące tylko dla ruchu międzynarodowego.

- (6) W konsekwencji, harmonizacja maksymalnych dopuszczalnych mas pojazdów silnikowych i ich przyczep, rejestrowanych w Państwach Członkowskich, nie wydaje się być w najbliższej przyszłości wykonalna. Z drugiej strony, wydaje się obecnie możliwe osiągnięcie możliwie najdalej posuniętej harmonizacji ich maksymalnych wymiarów oraz uwzględnienie zagadnienia mas przez zapewnienie możliwości wprowadzenia jednolitej procedury określania maksymalnych dopuszczalnych mas nowo rejestrowanych/dopuszczonych do ruchu pojazdów w każdym Państwie Członkowskim oraz kontynuowania stałej poprawy bezpieczeństwa, w szczególności w odniesieniu do pewnych kategorii przyczep.

⁽¹⁾ Dz.U. C 230 z 4.9.1991, str. 46.⁽²⁾ Dz.U. C 49 z 24.2.1992, str. 5.⁽³⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 12 lutego 1992 r. (Dz.U. C 67 z 16.3.1992, str. 81), wspólne stanowisko Rady z dnia 28 listopada 1996 r. (Dz.U. C 41 z 10.2.1997, str. 5), decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 9 kwietnia 1997 r. (Dz.U. C 132 z 28.4.1997) oraz decyzja Rady z dnia 21 maja 1997 r.⁽⁴⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 96/79/WE (Dz.U. L 18 z 21.1.1997, str. 7).⁽⁵⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 59.

- (7) Zgodnie z art. 4 ust. 3 i 4 dyrektywy 96/53/WE Państwa Członkowskie mogą zezwolić na poruszanie się po ich terytorium pojazdów kategorii N o wymiarach przekraczających granice ustanowione w tej dyrektywie w przypadku przewożenia niepodzielnych ładunków lub w celu niektórych krajowych czynności transportowych, które nie mają większego wpływu na międzynarodową konkurencję w sektorze transportu; w przypadku pojazdów kategorii M₂ i M₃, dyrektywa 96/53/WE dotyczy tylko ruchu międzynarodowego; w związku z tym konieczne jest, w drodze odstępstwa, zezwolenie na homologację pojazdów o wymiarach przekraczających maksymalne wymiary dopuszczone tą dyrektywą oraz o niektórych innych właściwościach, wraz z możliwością odmowy zaakceptowania przez Państwa Członkowskie pojazdów homologowanych na mocy tych odstępstw.
- (8) Niniejsza dyrektywa jest jedną ze szczegółowych dyrektyw, która musi być wykonana w celu zapewnienia zgodności pojazdów z wymaganiami procedury homologacji typu WE, ustanowionymi w dyrektywie 70/156/EWG; w związku z tym, przepisy ustanowione w dyrektywie 70/156/EWG dotyczące układów, części i oddzielnych zespołów technicznych pojazdów stosują się do niniejszej dyrektywy.
- (9) W szczególności, zgodnie z art. 3 ust. 4 i art. 4 ust. 3 dyrektywy 70/156/EWG każda szczegółowa dyrektywa musi posiadać dołączony do niej dokument informacyjny obejmujący odpowiednie pozycje załącznika I do tej dyrektywy oraz również świadectwo homologacji typu sporządzone na podstawie załącznika VI, w celu umożliwienia włączenia homologacji typu do systemu komputerowego.
- (10) Włączone zostały przepisy specjalne dotyczące pojazdów niekompletnych w celu ułatwienia drugiego etapu homologacji pojazdów kompletnych.
- (11) W niniejszej dyrektywie wprowadza się przepisy specjalne, w celu uwzględnienia osi podnoszonych lub obciążanych; uznaje się, że takie osie należy również uwzględnić w dyrektywie Rady 71/320/EWG z dnia 26 lipca 1971 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do układów hamulcowych niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽¹⁾ oraz w dyrektywie Rady 70/311/EWG z dnia 8 czerwca 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do układów kierowniczych pojazdów silnikowych i ich przyczep⁽²⁾.
- (12) Dyrektywę 71/320/EWG należy uzupełnić o specjalne przepisy w celu lepszego uwzględnienia warunków technicznych, na mocy których pojazdy kategorii M₂, M₃ i N mogą ciągnąć przyczepy.
- (13) Również dyrektywę Rady 76/114/EWG z dnia 18 grudnia 1975 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do tabliczek znamionowych i oznakowania identyfikacyjnego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz sposobu i miejsca ich umieszczania⁽³⁾ należy uzupełnić o specjalne przepisy w celu uwzględnienia faktu, że pojazdy mogą być rejestrowane w Państwach Członkowskich przy różnych masach,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Do celów niniejszej dyrektywy „pojazd” oznacza każdy pojazd silnikowy lub przyczepę określone w art. 2 i w załączniku II do dyrektywy 70/156/EWG, z wyjątkiem pojazdów kategorii M₁.

Artykuł 2

Żadne Państwo Członkowskie nie może odmówić udzielenia homologacji typu WE ani homologacji krajowej w odniesieniu do typu pojazdu, ani odmówić lub zakazać sprzedaży, rejestracji, dopuszczenia do ruchu lub eksploatacji pojazdu z przyczyn odnoszących się do jego mas i wymiarów, jeżeli spełniają one wymagania określone w załączniku I do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

Jednakże Państwo Członkowskie może odmówić udzielenia krajowej homologacji typu pojazdowi lub odmówić, lub zakazać sprzedaży, rejestracji, dopuszczenia do ruchu lub eksploatacji pojazdu, lub uznać jego świadectwo zgodności za nieważne w rozumieniu art. 7 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG, lub udzielić mu tylko zezwolenia na przewożenie niepodzielnych ładunków, jeżeli po udzieleniu homologacji na mocy niniejszej dyrektywy pojazd korzysta z odstępstwa przewidzianego w art. 7 niniejszej dyrektywy, a odstępstwo to stoi w sprzeczności z krajowymi wymaganiami obowiązującymi w tym Państwie Członkowskim.

⁽¹⁾ Dz.U. L 202 z 6.9.1971, str. 37. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 91/422/EWG (Dz.U. L 233 z 22.8.1991, str. 21).

⁽²⁾ Dz.U. L 133 z 18.6.1970, str. 10. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 92/62/EWG (Dz.U. L 199 z 18.7. 1992, str. 33).

⁽³⁾ Dz.U. L 24 z 30.1.1976, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 78/507/EWG (Dz.U. L 155 z 13.6.1978, str. 31).

Artykuł 4

Kiedy Państwa Członkowskie udzielają krajowej homologacji typu pojazdom homologowanym na mocy niniejszej dyrektywy lub zezwalają na rejestrację, dopuszczenie do ruchu lub eksploatacji, przypisują im krajowe maksymalne dopuszczalne masy rejestracyjne/eksploatacyjne zgodnie z odpowiednimi krajowymi maksymalnymi dopuszczalnymi masami. Dla określenia tych maksymalnych dopuszczalnych mas rejestracyjnych/eksploatacyjnych żadne Państwo Członkowskie nie może odmówić stosowania procedury przewidzianej w załączniku IV, w przypadku gdy producent żąda jej zastosowania.

Artykuł 5

W drodze odstępstwa od art. 2, Państwa Członkowskie mogą poddać osie obciążane i podnoszone krajowym wymaganiom technicznym. Jednakże żadne Państwo Członkowskie nie może odmówić stosowania wymagań technicznych ustanowionych w pkt 3 załącznika IV, w przypadku gdy producent żąda ich stosowania.

Artykuł 6

W drodze odstępstwa od art. 2 oraz ppkt 7.3.2.1 załącznika I, Państwa Członkowskie mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu albo odmówić lub zakazać sprzedaży, rejestracji lub dopuszczenia do ruchu lub eksploatacji autobusów i autokarów o szerokości przekraczającej 2,50 m, do dnia 31 grudnia 1999 r., co przewiduje art. 9 dyrektywy 96/53/WE.

	Przedmiot	Dyrektywa	Dz.U.	Stosowanie									
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
„48	Masy i wymiary (pojazdów innych niż określone w pkt 44)	97/27/WE	L 233 25.8.1997		X	X	X	X	X	X	X	X	X"

Artykuł 9

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed 22 lipca 1999 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

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.

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

Artykuł 7

W drodze odstępstwa od art. 2 i ppkt 7.3 załącznika I oraz bez potrzeby spełnienia wymagań określonych w ppkt 7.6 załącznika I, Państwa Członkowskie mogą udzielać homologacji pojazdom o wymiarach przekraczających wymiary określone w tych podpunktach. Szczegóły tego odstępstwa umieszcza się w świadectwie homologacji typu w załączniku III do niniejszej dyrektywy oraz stosuje się przepisy art. 3.

Artykuł 8

W dyrektywie 70/156/EWG wprowadza się następujące zmiany:

a) W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

1. Uwagi przypisu j) uzupełnia się: „dla pojazdów innych niż pojazdy kategorii M₁, dyrektywa 97/27/WE załącznik I ppkt 2.4.1.”
2. Uwagi przypisu k) uzupełnia się: „dla pojazdów innych niż pojazdy kategorii M₁, dyrektywa 97/27/WE załącznik I ppkt 2.4.2.”
3. Uwagi przypisu l) uzupełnia się: „dla pojazdów innych niż pojazdy kategorii M₁, dyrektywa 97/27/WE załącznik I ppkt 2.4.3.”

b) W załączniku IV pkt 48 otrzymuje brzmienie:

Artykuł 10

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

Artykuł 11

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w ..., dnia 22 lipca 1997 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

J. M. GIL-ROBLES

Przewodniczący

W imieniu Rady

J. POOS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

1. Niniejszą dyrektywę stosuje się do mas i wymiarów pojazdów silnikowych kategorii M_2 , M_3 i N oraz przyczep kategorii O określonych w załączniku II (A) do dyrektywy 70/156/EWG.
2. DEFINICJE

Do celów niniejszej dyrektywy:

 - 2.1. „Pojazd silnikowy” oznacza każdy pojazd o napędzie silnikowym określony w załączniku II (A) do dyrektywy 70/156/EWG.
 - 2.1.1. Pojazdy silnikowe kategorii N:
 - 2.1.1.1. „Samochód ciężarowy” oznacza pojazd silnikowy kategorii N_1 , N_2 , lub N_3 , który został zaprojektowany i zbudowany wyłącznie lub głównie do przewozu towarów. Może on również ciągnąć przyczepę;
 - 2.1.1.2. „Pojazd ciągnący” („ciągnik”) oznacza pojazd silnikowy kategorii N_1 , N_2 , lub N_3 , który został zaprojektowany i zbudowany wyłącznie lub głównie do ciągnięcia przyczep;
 - 2.1.1.2.1. „Pojazd ciągnący przyczepę” („ciągnik drogowy”) oznacza pojazd ciągnący, który został zaprojektowany i zbudowany wyłącznie lub głównie do ciągnięcia przyczep innych niż naczepy. Może być on wyposażony w skrzynię ładunkową,
 - 2.1.1.2.2. „Pojazd ciągnący naczepę” („ciągnik siodłowy”) oznacza pojazd ciągnący, który został zaprojektowany i zbudowany wyłącznie lub głównie do ciągnięcia naczep,
 - 2.1.1.3. Kompletne lub skompletowane pojazdy kategorii N, inne niż samochody ciężarowe i pojazdy ciągnące, uważa się za pojazdy specjalnego przeznaczenia.
 - 2.1.2. Pojazdy silnikowe kategorii M_2 lub M_3 :
 - 2.1.2.1. „Autobus lub autokar” oznacza pojazd kategorii M_2 lub M_3 , który został zaprojektowany i zbudowany do przewozu pasażerów w pozycji siedzącej, lub w pozycji siedzącej i stojącej.
 - 2.1.2.1.1. „Autobus lub autokar przegubowy” oznacza autobus lub autokar, który składa się z dwóch lub więcej sztywnych, połączonych ze sobą przegubowo części, a pomieszczenia dla pasażerów w każdej z części są wzajemnie połączone w taki sposób, że pasażerowie mogą się między nimi swobodnie poruszać; sztywne części są połączone trwale tak, że można je oddzielić jedynie poprzez zabieg wymagający wyposażenia, które zwykle znajduje się jedynie w warsztacie.
 - 2.1.2.1.2. „Autobus lub autokar piętrowy” oznacza autobus lub autokar, gdzie miejsca przeznaczone dla pasażerów są umieszczone, przynajmniej w jednej części, na dwóch nałożonych na siebie poziomach, a na górnym pokładzie nie przewidziano miejsc stojących dla pasażerów.
 - 2.1.2.1.3. „Klasa” autobusu lub autokaru oznacza:
 - 2.1.2.1.3.1. Dla pojazdów o pojemności powyżej 22 pasażerów poza kierowcą:
 - 2.1.2.1.3.1.1. „Klasa I”: pojazdy posiadające miejsca stojące w celu umożliwienia częstej wymiany pasażerów,
 - 2.1.2.1.3.1.2. „Klasa II”: pojazdy przeznaczone głównie do przewozu pasażerów siedzących oraz z miejscami stojącymi w przejściu, oraz ewentualnie w miejscu o powierzchni nie większej niż powierzchnia zajmowana przez dwa podwójne siedzenia,
 - 2.1.2.1.3.1.3. „Klasa III”: pojazdy przeznaczone wyłącznie do przewozu pasażerów siedzących.
 - 2.1.2.1.3.2. Dla pojazdów o pojemności nieprzekraczającej 22 pasażerów poza kierowcą:
 - 2.1.2.1.3.2.1. „Klasa A”: pojazdy przeznaczone do przewozu pasażerów w pozycji stojącej; pojazd tego typu posiada miejsca siedzące i może posiadać miejsca stojące,
 - 2.1.2.1.3.2.2. „Klasa B”: pojazdy nieprzeznaczone do przewozu pasażerów w pozycji stojącej; pojazd tego typu nie posiada miejsc stojących.
 - 2.1.2.1.4. Pojazd można uważać za należący do więcej niż jednej klasy. W takim przypadku musi on spełniać wszystkie odpowiednie wymagania niniejszej dyrektywy.
 - 2.1.2.2. Pojazdy kategorii M_2 lub M_3 inne niż autobusy lub autokary uważa się za pojazdy specjalnego przeznaczenia (np. samochody sanitarne).

2.2. Pojazdy kategorii O:

2.2.1. „Pojazd ciągniony” („przyczepa”) oznacza pojazd nieposiadający własnego napędu, który przeznaczony jest do bycia ciągniętym przez pojazd silnikowy.

2.2.2. „Naczepa” oznacza pojazd ciągniony, który przeznaczony jest do sprzęgnięcia z pojazdem ciągnącym naczepę lub z wózkiem jednoosiowym oraz wywierający znaczny nacisk pionowy na pojazd ciągnący lub wózek jednoosiowy.

2.2.3. „Przyczepa z dyszlem” oznacza pojazd ciągniony posiadający co najmniej dwie osie, z których co najmniej jedna jest osią sterowaną oraz:

- jest wyposażona w urządzenie do ciągnięcia, które może poruszać się w pionie (w stosunku do przyczepy),
- nie przenosi znacznego statycznego nacisku pionowego na pojazd ciągnący (poniżej 100 daN).

Jeżeli naczepa sprzęgnięta jest z wózkiem jednoosiowym uważa się ją za przyczepę dyszlową.

2.2.4. „Przyczepa z osią centralną” oznacza przyczepę o dyszlu sztywnym, gdzie oś(osie) jest(są) umiejscowiona(-e) blisko środka ciężkości pojazdu (przy równomiernym rozłożeniu ładunku) w taki sposób, że tylko nieznaczne obciążenie pionowe nieprzekraczające 10 % obciążenia odpowiadającego maksymalnej masie przyczepy, lecz nie więcej niż 1 000 daN jest wywierane na pojazd ciągnący.

2.3. „Grupa osi” oznacza osie stanowiące część wózka przyczepy. Grupa dwuosiowa nazywa się tandemem, zaś grupa trzyosiowa – wózkiem trzyosiowym. Umownie pojedynczą oś uważa się za grupę jednoosiową.

2.4. „Wymiary pojazdu” oznaczają wymiary konstrukcyjne pojazdu podane przez producenta.

2.4.1. „Długość pojazdu” jest wymiarem, który mierzy się zgodnie z normą ISO 612-1978, term nr 6.1.

Oprócz przepisów tej normy, przy mierzeniu długości pojazdu uwzględnia się następujące urządzenia:

- wycieraczki i spryskiwacze,
- przednie lub tylne tablice z oznakowaniem pojazdu,
- pieczęcie celne i ich zabezpieczenie,
- urządzenia mocujące plandekę i ich zabezpieczenie,
- urządzenia oświetleniowe,
- lusterka wsteczne,
- urządzenia pomagające w obserwacji przestrzeni z tyłu,
- przewody wlotu powietrza,
- ograniczniki wzdłużne w samochodach o wymiennym nadwoziu,
- stopnie wejściowe,
- odbojniki gumowe,
- pomosty podnoszące, pochylnie i podobne urządzenia w stanie gotowości do użycia, nieprzekraczające 200 mm pod warunkiem, iż nie jest zwiększona ładowność pojazdu,
- urządzenia sprzęgające pojazdów silnikowych.

2.4.2. „Szerokość pojazdu” jest wymiarem, który mierzy się zgodnie ze normą ISO 612-1978, term nr 6.2.

Oprócz przepisów tej normy, przy mierzeniu szerokości pojazdu uwzględnia się następujące urządzenia:

- pieczęcie celne i ich zabezpieczenie,
- urządzenia mocujące plandekę i ich zabezpieczenie,
- urządzenia ostrzegawcze uszkodzenia opon,
- wystające elastyczne części osłon przeciwrzobowych (patrz dyrektywa Rady 91/226/EWG ⁽¹⁾),
- urządzenia oświetleniowe,

⁽¹⁾ Dz.U. L 103 z 23.4.1991, str. 5.

- dla pojazdów kategorii M_2 i M_3 , pochylnie w stanie gotowości do użycia, pomosty podnoszące i podobne urządzenia w stanie gotowości do użycia, pod warunkiem, iż nie wystają one więcej niż 10 mm z boku pojazdu, a rogi pochylni z przodu lub z tyłu posiadają zaokrąglenie o promieniu nie mniejszym niż 5 mm; krawędzie muszą posiadać zaokrąglenie o promieniu nie mniejszym niż 2,5 mm,
- lusterka wsteczne,
- wskaźniki ciśnienia w oponach,
- wciągane stopnie,
- ugięta część ścianki opony bezpośrednio powyżej punktu styku z podłożem.

2.4.3. „Wysokość pojazdu” jest wymiarem, który mierzy się zgodnie z normą ISO 612-1978, term nr 6.3.

Oprócz przepisów tej normy, przy mierzeniu wysokości pojazdu uwzględnia się następujące urządzenia:

- anteny,
- pantografy w pozycji uniesionej.

W przypadku pojazdów posiadających urządzenie podnoszące osie należy uwzględnić wpływ takiego urządzenia.

2.4.4. „Długość przestrzeni ładunkowej” pojazdu, z wyjątkiem ciągnika naczepy lub naczepy, oznacza odległość od najbardziej do przodu wysuniętego punktu zewnętrznego przestrzeni ładunkowej do najbardziej do tyłu wysuniętego punktu zewnętrznego pojazdu, mierzoną poziomo w płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu.

Powyższą odległość mierzy się nie biorąc pod uwagę:

- przestrzeni ładunkowej znajdującej się z przodu najbardziej do tyłu wysuniętego punktu kabiny,
- urządzeń wymienionych w ppkt 2.4.1, lub
- wystających urządzeń chłodzących i innych urządzeń pomocniczych usytuowanych z przodu przestrzeni ładunkowej.

2.5. „Masa pojazdu w stanie gotowym do jazdy” oznacza masę własną pojazdu z nadwoziem oraz urządzeniem sprzęgającym, w przypadku pojazdu ciągnącego, w stanie gotowym do jazdy, lub masę podwozia z kabiną, jeżeli producent nie instaluje nadwozia i/lub urządzeniem sprzęgającym (łącznie z płynem chłodzącym, olejami, 90 % paliwa, 100 % innych cieczy, z wyjątkiem zużytej wody, narzędziami, kołem zapasowym i kierowcą (75 kg) oraz, w przypadku autobusów i autokarów, masą członka załogi (75 kg), jeżeli w pojeździe znajduje się miejsce dla członka załogi).

2.6. „Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita (M)” oznacza podaną przez producenta maksymalną masę pojazdu w oparciu o jego konstrukcję i sposób działania.

Technicznie dopuszczalną maksymalną masę całkowitą stosuje się do ustalenia kategorii pojazdu zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 70/156/EWG, z wyjątkiem przyczep z osią centralną i naczep, dla których stosowaną masą jest masa odpowiadająca obciążeniu wywieranemu na osie, gdy pojazd jest obciążony do granicy technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej.

Z definicji, tylko jedna wartość technicznie dopuszczalnej masy całkowitej może zostać przypisana danej technicznej konfiguracji typu pojazdu określonej jednym zbiorem możliwych wartości punktów przedstawionych w dokumencie informacyjnym w załączniku II do niniejszej dyrektywy. Niniejsza definicja – jedynie jedna wartość – stosuje się do odpowiednich wymagań technicznych przedstawionych odpowiednio w ppkt 2.7, 2.8, 2.10, 2.11 i 2.12.

2.7. „Technicznie dopuszczalna maksymalna masa na oś (m)” oznacza podaną przez producenta masę odpowiadającą maksymalnemu dopuszczalnemu statycznemu obciążeniu pionowemu wywieranemu przez oś na powierzchnię drogi, w oparciu o konstrukcję pojazdu i osi.

2.8. „Technicznie dopuszczalna maksymalna masa na grupę osi (μ)” oznacza podaną przez producenta masę odpowiadającą maksymalnemu dopuszczalnemu statycznemu obciążeniu pionowemu wywieranemu przez grupę osi na powierzchnię drogi, w oparciu o konstrukcję pojazdu i grupy osi.

- 2.9. „Masa ciagniona” oznacza albo masę przyczepy z dyszlem lub naczepy z wózkiem jednoosiowym sprzężonej z pojazdem silnikowym, albo masę odpowiadającą obciążeniu wywieranemu na osie przyczepy z jedną osią lub naczepy sprzężonej w pojazdem silnikowym.
- 2.10. „Technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciagniona (TM)” oznacza maksymalną masę ciagnioną podaną przez producenta.
- 2.11. „Technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu pojazdu silnikowego” oznacza podaną przez producenta masę odpowiadającą maksymalnemu dopuszczalnemu statycznemu obciążeniu pionowemu na punkt sprzęgu w oparciu o konstrukcję pojazdu i/lub urządzenia sprzęgającego. Z definicji, masa ta nie obejmuje masy urządzenia sprzęgającego pojazdu ciągnącego w stanie gotowym do jazdy, ale obejmuje masę jakiegokolwiek urządzenia sprzęgającego, jakie ma zostać zainstalowane w innych pojazdach.
- 2.12. „Technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu naczepy lub przyczepy z osią centralną” oznacza podaną przez producenta przyczepy masę odpowiadającą maksymalnemu dopuszczalnemu statycznemu obciążeniu pionowemu przenoszonemu przez przyczepę na pojazd ciągnący w punkcie sprzęgu.
- 2.13. „Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita zespołu (MC)” oznacza podaną przez producenta maksymalną wartość sumy mas całkowitych pojazdu silnikowego oraz ciagnionej przyczepy, w oparciu o konstrukcję pojazdu silnikowego.
- 2.14. „Urządzenie podnoszące osi” oznacza urządzenie zamocowane na stałe w pojeździe w celu zmniejszenia lub zwiększania nacisku na oś(osie) zgodnie z warunkami obciążenia pojazdu:
- albo poprzez podnoszenie/obniżanie prześwitu kół w stosunku do poziomu drogi,
 - albo bez podnoszenia kół w stosunku do poziomu drogi (np. w przypadku układów zawieszenia pneumatycznego lub innych układów),
- w celu zmniejszenia zużycia opon kiedy pojazd nie jest w pełni obciążony i/lub ułatwienia ruszania pojazdu silnikowego lub zespołu pojazdów na śliskiej nawierzchni poprzez zwiększenie nacisku na oś napędzaną.
- 2.15. „Oś podnoszona” oznacza oś, którą można podnieść/obniżyć przy pomocy urządzenia do podnoszenia osi zgodnie z ppkt 2.14 tiret pierwsze.
- 2.16. „Oś obciążana” oznacza oś, której obciążenie może się zmieniać bez podnoszenia osi przy pomocy urządzenia do podnoszenia osi, zgodnie z ppkt 2.14 tiret drugie.
- 2.17. „Zawieszenie pneumatyczne” oznacza układ zawieszenia, w którym co najmniej 75 % efektu resorowania jest powodowane amortyzatorem pneumatycznym.
- 2.18. „Zawieszenie uznawane za równoważne z zawieszeniem pneumatycznym” oznacza układ zawieszenia osi lub grupy osi pojazdu, który spełnia wymagania ppkt 7.11.
- 2.19. „Typ pojazdu” oznacza pojazdy, które nie różnią się pod następującymi istotnymi względami:
- producent,
 - kategoria pojazdu określona w załączniku II do dyrektywy 70/156/EWG,
 - główne względy konstrukcyjne np.:
 - dla pojazdów kategorii M_2 i M_3 :
 - podwozie/samonośna konstrukcja nadwozia, jedno-/dwupokładowe, sztywne/przegubowe (oczywiste i podstawowe różnice),
 - zawieszenie na osi napędzanej pneumatyczne lub równoważne/niepneumatyczne i nierównoważne,
 - liczba osi,
 - dla pojazdów kategorii N:
 - podwozie/płyta podłogowa (oczywiste i podstawowe różnice),

- zawieszenie na osi napędzanej: pneumatyczne lub równoważne/niepneumatyczne i nierównoważne,
- liczba osi,
- dla pojazdów kategorii O:
 - podwozie/samonośna konstrukcja nadwozia (oczywiste i podstawowe różnice), przyczepa z dyszlem/naczepa/przyczepa z osią centralną,
 - układ hamulcowy: bez hamulców/bezwładnościowy/zespolony,
 - liczba osi.

Do celów niniejszego punktu, główne względy konstrukcyjne, takie jak w szczególności rozstaw osi, konstrukcja osi, zawieszenie, układ kierowniczy, opony oraz odpowiednie modyfikacje urządzenia korygującego hamowanie na osiach, dodanie lub ograniczenie liczby zaworów redukcyjnych w stosunku do konfiguracji ciągnika naczepy i samochodu ciężarowego oraz urządzenia związane z podwoziem (np. silnik, zbiorniki paliwa, przeniesienie napędu itp.) nie są uważane za istotne.

3. WNIOSEK O UDZIELENIE HOMOLOGACJI TYPU WE

- 3.1. Wniosek o udzielenie homologacji typu WE na podstawie art. 3 dyrektywy 70/156/EWG dla typu pojazdu w odniesieniu do jego mas i wymiarów wnosi producent pojazdu.
- 3.2. Do wniosku załącza się dokument informacyjny, którego wzór jest podany w załączniku II do niniejszej dyrektywy.
- 3.3. Pojazd lub pojazdy odpowiadające właściwościom opisanym w załączniku II do niniejszej dyrektywy oraz wybrane zgodnie z wymaganiami placówki technicznej odpowiedzialnej za badania lub kontrole homologacyjne jako reprezentatywne dla typu, któremu ma być udzielona homologacja, przekazuje się tej placówce technicznej.

4. HOMOLOGACJA TYPU WE

- 4.1. Jeżeli spełnione są odpowiednie wymagania, udziela się homologacji typu WE zgodnie z art. 4 ust. 3 dyrektywy 70/156/EWG.
- 4.2. Wzór świadectwa homologacji typu WE podano w załączniku III do niniejszej dyrektywy.
- 4.3. Powiadomienie o udzieleniu lub rozszerzeniu, lub odmowie udzielenia homologacji dla typu pojazdu na podstawie niniejszej dyrektywy musi zostać przekazane Państwu Członkowskiemu według procedury ustanowionej w art. 4 ust. 6 dyrektywy 70/156/EWG.
- 4.4. Numer homologacji przyznaje się każdemu typowi homologowanego pojazdu zgodnie z załącznikiem VII do dyrektywy 70/156/EWG. To samo Państwo Członkowskie nie przydziela tego samego numeru innemu typowi pojazdu.

5. ZMIANY W HOMOLOGACJACH

- 5.1. W przypadku zmian w homologacjach udzielonych na podstawie niniejszej dyrektywy stosuje się przepisy art. 5 dyrektywy 70/156/EWG.

6. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI

- 6.1. Środki zapewniające zgodność produkcji podejmuje się zgodnie z przepisami ustanowionymi w art. 10 dyrektywy 70/156/EWG.

7. WYMAGANIA

7.1. Pomiar masy pojazdu w stanie gotowym do jazdy oraz jej rozkład między osiami

Masę pojazdu w stanie gotowym do jazdy oraz jej rozkład na osie mierzy się w pojazdach przekazanych zgodnie z ppkt 3.3, ustawionych nieruchomo z kołami skierowanymi na wprost.

Jeżeli zmierzone masy nie różnią się o więcej niż 3 % od mas podanych przez producenta dla odpowiednich konfiguracji technicznych w ramach danego typu, albo o więcej niż 5 %, w przypadku gdy pojazd należy do kategorii N₁, O₁, O₂, lub M₂, nie przekraczając 3,5 t, do celów przedstawionych poniżej wymagań stosuje się masy w stanie gotowym do jazdy i ich rozkład między osiami podane przez producenta. W innych przypadkach wykorzystuje się zmierzone masy, a placówka techniczna może wówczas w razie konieczności przeprowadzić dodatkowe pomiary na pojazdach innych niż przekazane jej zgodnie z ppkt 3.3.

7.2. Pomiar wymiarów

Pomiar długości, szerokości i wysokości całkowitej przeprowadza się zgodnie z przepisami ppkt 2.4 na pojeździe(pojazdach) w stanie gotowym do jazdy przekazanym(-ch) zgodnie z ppkt 3.3.

Jeżeli zmierzone wymiary różnią się od podanych przez producenta dla odpowiednich konfiguracji technicznych w ramach typu, do celów przedstawionych poniżej wymagań stosuje się zmierzone wymiary, a placówka techniczna może wówczas, w razie konieczności, przeprowadzić dodatkowe pomiary na pojazdach innych niż przekazane jej zgodnie z ppkt 3.3.

7.3. Maksymalne dopuszczalne wymiary dla pojazdów**7.3.1. Maksymalna długość**

7.3.1.1. Pojazd silnikowy: jak w ppkt 1.1 załącznika I do dyrektywy 96/53/WE.

7.3.1.2. Przyczepa (z wyłączeniem naczepy): jak w ppkt 1.1 załącznika I do dyrektywy 96/53/WE.

7.3.1.3. Autobus lub autokar przegubowy: jak w ppkt 1.1 załącznika I do dyrektywy 96/53/WE.

7.3.1.4. Naczepa:

Odległość określoną w ppkt 7.3.1.4.1 mierzy się z uwzględnieniem urządzeń wspomnianych w ppkt 2.4.1, a odległość określoną w ppkt 7.3.1.4.2 mierzy się bez żadnych wyłączeń.

7.3.1.4.1. Odległość między osią czopa obrotowego siodła i tyłem naczepy, mierzona w poziomie w płaszczyźnie wzdłużnej pojazdu, nie może przekraczać granicy ustanowionej w ppkt 1.6 załącznika I do dyrektywy 96/53/WE.

7.3.1.4.2. Odległość między osią czopa obrotowego siodła i jakimkolwiek najbardziej do przodu wysuniętym punktem z przodu naczepy, mierzona w poziomie, nie może przekraczać 2,04 m, zgodnie z ppkt 4.4 załącznika I do dyrektywy 96/53/WE.

7.3.2. Maksymalna szerokość

7.3.2.1. Każdy pojazd: zgodnie z ppkt 1.2 załącznika I do dyrektywy 96/53/WE.

7.3.2.2. Zamontowane na stałe lub przenośne nadbudowy w pojazdach kategorii N i O, przeznaczone specjalnie do przewozu towarów w kontrolowanej temperaturze, których grubość ścian bocznych, łącznie z izolacją, przekracza 45 mm: jak w ppkt 1.2 załącznika I do dyrektywy 96/53/WE.

7.3.3. Maksymalna wysokość

7.3.3.1. Każdy pojazd: zgodnie z ppkt 1.3 załącznika I do dyrektywy 96/53/WE.

7.4. Obliczenia rozkładu masy**7.4.1. Procedura obliczeń**

7.4.1.1. Do celów obliczeń rozkładu masy ustanowionych poniżej, producent przekazuje placówce technicznej odpowiedzialnej za badania, informacje (w postaci tabeli lub w innej odpowiedniej formie) niezbędne do określenia, dla każdej konfiguracji technicznej, w ramach typu pojazdu, określonej przez każdy zestaw możliwych wartości wszystkich punktów załącznika II do niniejszej dyrektywy, odpowiedniej technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej pojazdu, technicznie dopuszczalnych maksymalnych mas na osie i grupy osi, technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy ciągniętej oraz technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej zespołu.

7.4.1.2. Odpowiednie obliczenia przeprowadza się w celu zapewnienia, że spełnione są następujące wymagania techniczne dla każdej konfiguracji technicznej w ramach typu. W tym celu obliczenia mogą ograniczać się do najgorszych przypadków.

- 7.4.1.3. W podanych poniżej wymaganiach oznaczenia odpowiednio M , m_i , μ_j , TM , i MC dotyczą następujących parametrów, dla których spełnione muszą być wymagania przedstawione w ppkt 7.4:
- M = technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu,
- m_i = technicznie dopuszczalna masa na oś oznaczoną „i”, gdzie „i” waha się od 1 do całkowitej liczby osi pojazdu,
- μ_j = technicznie dopuszczalna maksymalna masa na oś pojedynczą lub grupę osi oznaczoną „j”, gdzie „j” waha się od 1 do całkowitej liczby osi pojedynczych i grup osi,
- TM = technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągniona,
- MC = technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita zespołu.
- 7.4.1.4. W przypadku osi pojedynczej, oznaczonej „i” jako oś, zaś „j” jako grupa osi, z definicji $m_i = \mu_j$.
- 7.4.1.5. W przypadku pojazdów wyposażonych w osie obciążane, poniższe obliczenia przeprowadza się przy zawieszeniu osi obciążonym w normalnej konfiguracji eksploatacyjnej. W przypadku pojazdów wyposażonych w osie podnoszone, poniższe obliczenia przeprowadza się przy osiach obniżonych.
- 7.4.1.6. Dla grupy osi producent wskazuje prawa rozkładu między osie całkowitej masy przyłożonej na grupę (np. poprzez podanie wzoru rozkładu lub przedstawienie wykresów rozkładu).
- 7.4.1.7. W przypadku naczep i przyczep z osią centralną oraz w celu przeprowadzenia poniższych obliczeń, punkt sprzęgu uważa się za oś oznaczoną „O”, a odpowiednie zdefiniowane umownie masy m_o i μ_o za technicznie dopuszczalną masę maksymalną w punkcie sprzęgu przyczepy.
- 7.4.2. *Wymogi dla pojazdów kategorii N i O, z wyjątkiem przyczep mieszkalnych*
- 7.4.2.1. Suma mas m_i nie może być mniejsza niż masa M .
- 7.4.2.2. Dla każdej grupy osi oznaczonej „j” suma mas m_i na jej osie nie może być mniejsza od masy μ_j . Ponadto, każda z mas m_i nie może być mniejsza niż część masy μ_j przyłożona na oś „i” zgodnie z określeniem przez prawa rozkładu mas dla tej grupy osi.
- 7.4.2.3. Suma mas μ_j nie może być mniejsza niż masa M .
- 7.4.2.4. Masa w stanie gotowym do jazdy, plus masa odpowiadająca 75 kg pomnożona przez liczbę pasażerów, plus technicznie dopuszczalna masa maksymalna w punkcie sprzęgu, nie mogą przekraczać masy M .
- 7.4.2.5. Kiedy pojazd jest obciążony do swojej masy M zgodnie z jedną z odpowiednich sytuacji określonych w ppkt 7.4.2.5.1–7.4.2.5.3, masa odpowiadająca obciążeniu na oś „i” nie może przekraczać masy m_i na tej osi, a masa odpowiadająca obciążeniu na oś pojedynczą lub grupę osi „j” nie może przekraczać masy μ_j . Poza tym, masa odpowiadająca obciążeniu na oś napędzaną lub sumie mas odpowiadających obciążeniu na osie napędzane musi wynosić przynajmniej 25 % M .
- 7.4.2.5.1. Pojazdy ciągnione i pojazdy silnikowe inne niż pojazdy ciągnące:
- 7.4.2.5.1.1. Równomierny rozkład masy w przypadku kompletnego lub skompletowanego pojazdu, z wyjątkiem pojazdów określonych w ppkt 4.2.5.1.2: pojazd w stanie gotowym do jazdy z masą 75 kg umieszczoną na każdym siedzeniu pasażerskim jest obciążony do swojej masy M , przy czym masa ładunku jest równomiernie rozłożona na powierzchni przeznaczonej do transportu towarów.
- 7.4.2.5.1.2. Krańcowy rozkład masy (nierównomierne obciążenie) w przypadku pojazdów, które są albo niekompletne, albo specjalnego przeznaczenia, w tym do przewozu wyłącznie nierównomiernie rozłożonych ładunków: producent musi podać krańcowe dopuszczalne możliwe pozycje środka ciężkości ładunku i/lub nadwozia, i/lub wyposażenia lub wyposażenia wnętrza (np.: 0,50 m do 1,30 m z przodu pierwszej osi tylnej). Weryfikację przeprowadza się w taki sposób, aby uwzględnić wszystkie możliwe pozycje tego środka ciężkości, przy pojeździe w stanie gotowym do jazdy, z masą 75 kg umieszczoną na każdym siedzeniu pasażerskim, obciążonym do swojej masy M .
- 7.4.2.5.2. Pojazdy ciągnące przyczepę (ciągniki drogowe) i samochody ciężarowe również przeznaczone do ciągnięcia przyczep z osią centralną.
- 7.4.2.5.2.1. W ramach wszystkich odpowiednich, spośród przedstawionych poniżej, możliwych scenariuszy, przeprowadza się takie same obliczenia jak w ppkt 7.4.2.5.1.1 dla pojazdów kompletnych lub skompletowanych lub w ppkt 7.4.2.5.1.2 dla pojazdów niekompletnych lub specjalnego przeznaczenia:

- a) bez obciążenia na punkt sprzęgu (z wyjątkiem ciągników drogowych, dla których odpowiednio do masy urządzenia sprzęgającego, jeśli jest zainstalowane przez producenta, która wliczona jest do masy w stanie gotowym do jazdy zgodnie z ppkt 2.5);
- b) obciążenie odpowiadające maksymalnej masie urządzenia sprzęgającego podanej przez producenta, jeżeli nie instaluje on urządzenia sprzęgającego, przyłożonej w punkcie sprzęgu (i odliczonej od masy ładunku);
- c) obciążenie odpowiadające technicznie dopuszczalnej masie maksymalnej w punkcie sprzęgu przyłożonej w punkcie sprzęgu (i odliczonej od masy ładunku).

7.4.2.5.3. Pojazdy ciągnące naczepy (ciągniki naczep).

7.4.2.5.3.1. W przypadku pojazdu kompletnego lub skompletowanego: producent musi podać krańcowe pozycje osi siodła. Weryfikację przeprowadza się w sposób uwzględniający wszystkie możliwe pozycje osi siodła przy pojeździe w stanie gotowym do jazdy, z masą 75 kg umieszczoną na każdym siedzeniu pasażerskim, obciążonym do masy M (ładunek przyłożony do osi siodła).

7.4.2.5.3.2. W przypadku pojazdu niekompletnego: taką samą weryfikację jak w ppkt 7.4.2.5.3.1 przeprowadza się względem krańcowych dopuszczalnych pozycji osi siodła, podanych przez producenta.

7.4.2.6. Kiedy pojazd kategorii N jest obciążony do masy M , a jego oś tylna (oznaczona jako oś „n”) lub tylna grupa osi (oznaczona jako grupa osi „q”) jest obciążony do masy m_n lub μ_q , masa na osi kierowanej lub osiach kierowanych nie może być mniejsza niż 20 % M .

7.4.2.7. MC nie może przekraczać wielkości $M + TM$.

7.4.3. Wymagania dla autobusów i autokarów

7.4.3.1. Mają zastosowanie wymagania ppkt 7.4.2.1–7.4.2.3 oraz 7.4.2.7.

7.4.3.2. Masa pojazdu w stanie gotowym do jazdy, plus masa Q określona w tabeli w ppkt 7.4.3.3.1 pomnożona przez całkowitą liczbę pasażerów, plus technicznie dopuszczalna masa maksymalna w punkcie sprzęgu, plus masy B i BX określone w ppkt 7.4.3.3.1 nie mogą przekraczać masy M .

7.4.3.3. Kiedy pojazd niekompletny jest obciążony do masy M zgodnie z sytuacją opisaną w ppkt 7.4.2.5.1.2 lub kiedy kompletny lub skompletowany pojazd w stanie gotowym do jazdy jest obciążony zgodnie z ppkt 7.4.3.3.1, masa odpowiadająca obciążeniu na każdą oś pojedynczą lub grupę osi nie może przekraczać masy μ_i na tej grupie osi. Poza tym, masa odpowiadająca obciążeniu na oś napędzaną lub sumie mas odpowiadających obciążeniu na osie napędzane musi wynosić przynajmniej 25 % M .

7.4.3.3.1. Pojazd w stanie gotowym do jazdy jest obciążony masą Q na każdym siedzeniu pasażerskim, liczbą SP odpowiadającą liczbie pasażerów stojących o masie Q równomiernie rozłożonej na powierzchni przeznaczonej dla pasażerów stojących, masą równą B (kg) równomiernie rozłożoną w lukach bagażowych oraz, stosownie od okoliczności, masą równą BX (kg) równomiernie rozłożoną na powierzchni dachu wyposażonego w urządzenia do przewozu bagażu, gdzie:

S_1 stanowi powierzchnię przeznaczoną dla pasażerów stojących, zgodnie z definicją zawartą w przyszłej dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącej przepisów specjalnych dla pojazdów kategorii M_2 i M_3 . Do czasu przyjęcia tej dyrektywy, S_1 określa się na podstawie definicji zawartej w Regulaminie nr 36 EKG ONZ (dokument E/ECE/TRANS/505/Rev. 1, Add 35) i nr 52 (dokument E/ECE/TRANS/505/Rev. 1, Add 51).

SP podana przez producenta nie może przekraczać wielkości S_1/S_{sp} , gdzie S_{sp} stanowi umowną powierzchnię przeznaczoną dla jednego pasażera stojącego, określoną w przedstawionej poniżej tabeli.

B (kg) podana przez producenta musi posiadać wartość liczbową nie mniejszą niż $100 \times V$ (V stanowi łączną pojemność luków bagażowych w m^3).

BX podana przez producenta musi wywierać obciążenie nie mniejsze niż 75 kg/m^2 na całej powierzchni dachu wyposażonego w urządzenia do przewozu bagażu.

Q i S_{sp} mają wartości przedstawione w poniższej tabeli:

Klasa pojazdu	Masa jednego pasażera Q (kg)	Umowna powierzchnia dla jednego pasażera stojącego S_{sp} (m ² /pasażer)
Klasy I i A (*)	68	0,125
Klasa II	71 (**)	0,15
Klasy III i B	71 (**)	Bez stojących pasażerów

(*) Jeżeli pojazd klasy II, klasy III lub klasy B ma również być homologowany jako pojazd klasy I lub klasy A, masy bagażu przewożonego w lukach bagażowych, dostępnych wyłącznie z zewnątrz pojazdu, nie uwzględnia się do celów homologacji dla klas I i A.

(**) W tym 3 kg bagażu ręcznego.

- 7.4.3.4. Kiedy pojazd jest w stanie gotowym do jazdy zgodnie z ppkt 7.4.3.3.1, masa odpowiadająca obciążeniu na oś przednią lub grupę osi nie może być mniejsza niż procent masy M przedstawiony w poniższej tabeli:

Warunki obciążenia	Klasy I i A		Klasa II		Klasy III i B	
	Sztywny	Przegubowy	Sztywny	Przegubowy	Sztywny	Przegubowy
Nieobciążony	20	20	25	20	25	20
Obciążony	25	20	25	20	25	20

- 7.4.4. Wymagania dla pojazdów kategorii M_2 lub M_3 innych niż autobusy i autokary oraz dla przyczep mieszkalnych

Mają zastosowanie wymagania ppkt 7.4.2.1–7.4.2.4 oraz ppkt 7.4.2.7. Ponadto, kiedy niekompletny pojazd jest obciążony do masy M zgodnie z sytuacją opisaną w ppkt 7.4.2.5.1.2, lub kiedy kompletny lub skompletowany pojazd w stanie gotowym do jazdy jest obciążony do masy M zgodnie z opisem w Dodatku do załącznika II do dyrektywy Rady 92/21/EWG⁽¹⁾, masa odpowiadająca obciążeniu na każdą z osi nie może przekraczać masy m_i na tej osi, a masa odpowiadająca obciążeniu na każdą z osi pojedynczą lub grupę osi nie może przekraczać masy μ_i na tej grupie osi. Dodatkowo, masa odpowiadająca obciążeniu na oś napędzaną lub suma mas odpowiadająca obciążeniu na osie napędzane musi wynosić co najmniej 25 % masy M .

- 7.5. **Warunki, jakie należy zweryfikować w celu zakwalifikowania pojazdu jako pojazdu terenowego (pkt 4 załącznika II do dyrektywy 70/156/EWG)**

- 7.5.1. Placówka techniczna musi zweryfikować, czy kompletny lub skompletowany pojazd albo pojazd ciągnący naczepę (ciągnik naczepy) bez siodła może być brany pod uwagę jako pojazd terenowy zgodnie z wymaganiami ustanowionymi w załączniku II do dyrektywy 70/156/EWG.

- 7.5.2. Dla pozostałych pojazdów niekompletnych weryfikację przeprowadza się na wniosek producenta.

7.6. Zwrotność

- 7.6.1. Każdy pojazd silnikowy i każda naczepa muszą być w stanie wykonać skręt w każdą stronę o pełne 360° w obszarze wyznaczonym dwoma koncentrycznymi kołami, z których koło zewnętrzne ma promień 12,5 m, a koło wewnętrzne 5,30 m, przy czym żaden z najbardziej wystających na zewnątrz punktów (z wyjątkiem wystających części określonych dla szerokości pojazdu w ppkt 2.4.2) nie może wystawać poza obwód kół.

W przypadku pojazdów silnikowych i naczep wyposażonych w urządzenie do podnoszenia osi (patrz ppkt 2.14) wymaganie to odnosi się również do pojazdu z uniesioną(-ymi) osią(-ami) (w rozumieniu ppkt 2.14).

Powyższe wymagania sprawdza się następująco:

- 7.6.1.1. *Pojazdy silnikowe*

Najbardziej wysunięty punkt z przodu pojazdu silnikowego musi być prowadzony po obrysie koła zewnętrznego (patrz rysunek A).

⁽¹⁾ Dz.U. L 129 z 14.5.1992, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 95/48/WE (Dz.U. L 233 z 30.9.1995, str. 73).

7.6.1.2. *Naczepy*

Uważa się, iż naczepa spełnia wymagania ppkt 7.6.1, jeżeli jej rozstaw osi nie przekracza

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

gdzie L oznacza szerokość naczepy, a rozstaw osi mierzy się do celów niniejszego punktu jako odległość osi czopa obrotowego siodła naczepy do linii środkowej niekierowanych osi wózka; jeżeli jedna lub więcej niekierowanych osi wózka posiada urządzenie do podnoszenia osi (patrz ppkt 2.14), wówczas bierze się pod uwagę dłuższy rozstaw osi przy osi(-ach) obniżonej(-ych) lub uniesionej(-ych). W przypadku wątpliwości władza homologacyjna może zażądać przeprowadzenia próby zgodnie z opisem w ppkt 7.6.1.

7.6.2. *Dodatkowe wymagania dla pojazdów kategorii M₂ lub M₃ i N*

Kiedy pojazd jest nieruchomy, a jego koła kierowane są ustawione w taki sposób, że gdyby pojazd ruszył, jego najbardziej do przodu wysunięty punkt zakresliłby okrąg o promieniu 12,50 m, należy poprzez oznaczenie linii na podłożu ustalić płaszczyznę pionową styczną do boku pojazdu zwróconą na zewnątrz koła. W przypadku pojazdu przegubowego kategorii M₂ lub M₃ obie sztywne części pojazdu należy ustawić w jednej linii z płaszczyzną.

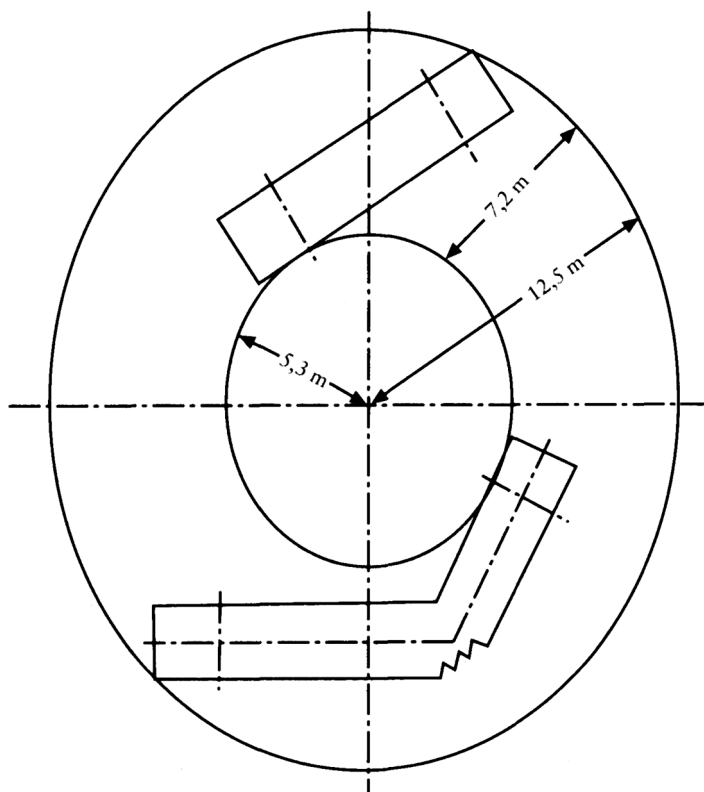
Kiedy pojazd porusza się do przodu, po każdej stronie zataczając koło o promieniu 12,50 m, żadna z jego części nie może poruszać się na zewnątrz pionowej płaszczyzny o więcej niż 0,80 m (patrz rysunek B) w przypadku pojazdu sztywnego, lub o więcej niż 1,20 m (patrz rysunek C) w przypadku pojazdu przegubowego kategorii M₂ lub M₃.

Dla pojazdów posiadających urządzenie do podnoszenia osi powyższe wymaganie stosuje się również przy osi(-ach) w pozycji uniesionej (w rozumieniu ppkt 2.14).

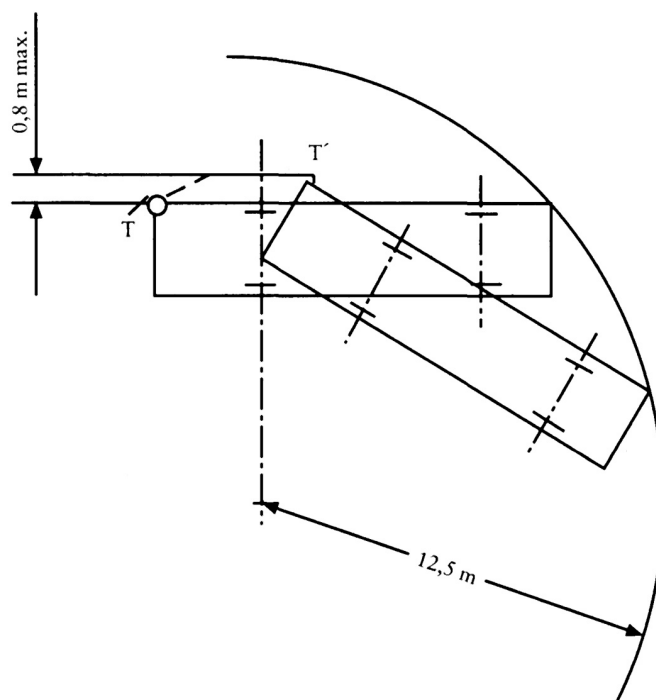
Dla pojazdów kategorii N o osiach podnoszonych w pozycji podniesionej, lub osiach obciążanych w stanie nieobciążonym, wielkość 0,80 m zastępuje się wielkością 1,00 m.

7.6.3. *Wymagania przedstawione w ppkt 7.6.1 i 7.6.2 mogą również zostać sprawdzone na wniosek producenta poprzez odpowiednie równoważne wyliczenie lub przedstawienie geometryczne.*

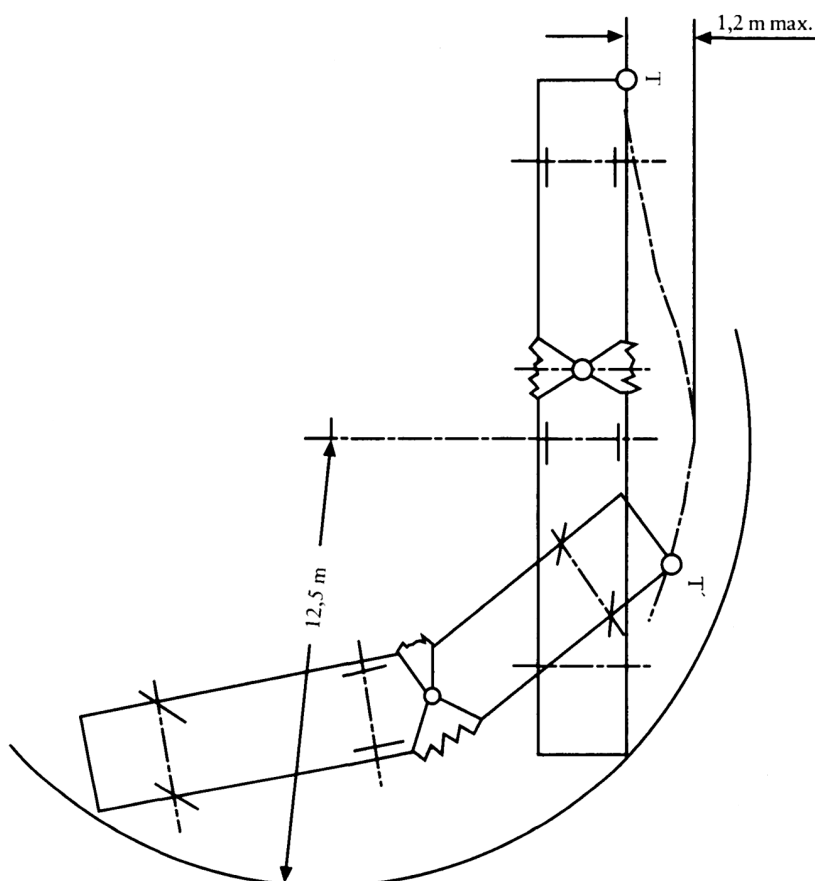
Rysunek A



Rysunek B



Rysunek C



- 7.6.4. W przypadku pojazdów niekompletnych, producent musi określić maksymalne dopuszczalne wymiary, dla których pojazd należy sprawdzić pod względem spełniania wymagań ppkt 7.6.1 i 7.6.2.
- 7.7. **Wymagania dodatkowe dla pojazdów silnikowych kategorii M₂ i M₃**
Technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągniona nie może przekraczać 3 500 kg.
- 7.8. **Technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu pojazdu silnikowego oraz instrukcje dotyczące montowania sprzęgów**
- 7.8.1. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu pojazdu silnikowego zaprojektowanego do ciągnięcia przyczepy z osią centralną o technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie ciągniętej przekraczającej 3,5 tony, musi wynosić co najmniej 10 % jego technicznie dopuszczalnej masy ciągniętej, lecz nie więcej niż 1 000 kg, plus, dla pojazdów silnikowych niebędących pojazdami ciągnącymi, masa urządzenia sprzęgającego, jeżeli takie urządzenie zostało zainstalowane przez producenta, lub maksymalna dopuszczalna masa urządzenia sprzęgającego, jeżeli takie urządzenie nie zostało zainstalowane przez producenta.
- 7.8.2. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu pojazdu silnikowego zaprojektowanego do ciągnięcia przyczepy z osią centralną o technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie ciągniętej nieprzekraczającej 3,5 tony musi wynosić co najmniej 4 % jego technicznie dopuszczalnej masy całkowitej, lecz nie więcej niż 25 kg, plus, dla pojazdów silnikowych niebędących pojazdami ciągnącymi, masa urządzenia sprzęgającego, jeżeli takie urządzenie zostało zainstalowane przez producenta, lub maksymalna dopuszczalna masa urządzenia sprzęgającego, jeżeli takie urządzenie nie zostało zainstalowane przez producenta.
- 7.8.3. W przypadku pojazdu silnikowego o technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, producent musi określić w instrukcjach użytkownika warunki zamontowania urządzenia sprzęgającego w pojeździe silnikowym.

Jeżeli taki przypadek wystąpi, wspomniane wyżej warunki muszą obejmować technicznie dopuszczalną maksymalną masę w punkcie sprzęgu pojazdu silnikowego, maksymalną dopuszczalną masę urządzenia sprzęgającego, punkty montażu urządzenia sprzęgającego w pojeździe silnikowym oraz maksymalny zwis urządzenia sprzęgającego.
- 7.9. **Zdolność ruszania pod górę**

Pojazdy silnikowe ciągnące przyczepę oraz obciążone do technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej zespołu muszą być w stanie ruszyć pięciokrotnie w ciągu pięciu minut pod górę o nachyleniu co najmniej 12 %.
- 7.10. **Stosunek moc silnik/masa maksymalna**

Pojazdy silnikowe muszą zapewniać moc silnika co najmniej 5 kW na tonę technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej zespołu. Moc silnika mierzy się zgodnie z przepisami dyrektywy Rady 80/1269/EWG⁽¹⁾.
- 7.11. **Warunki dotyczące równoważności między niektórymi niepneumatycznymi i pneumatycznymi układami zawieszenia osi napędzanej(-ych)**
- 7.11.1. Na wniosek producenta placówka techniczna musi sprawdzić równowagę zawieszenia niepneumatycznego i pneumatycznego osi napędzanej(-ych).

Aby uznać zawieszenie niepneumatyczne za równoważne zawieszeniu pneumatycznemu, musi ono spełniać następujące wymagania:
- 7.11.1.1. W czasie swobodnych, przejściowych, pionowych drgań o niskiej częstotliwości masy zawieszonych powyżej osi napędzanej lub grupy osi napędzanych, zmierzona częstotliwość i tłumienie przy zawieszeniu, pod swoim maksymalnym obciążeniem, musi zawierać się w granicach określonych w ppkt 7.11.1.2–7.11.1.5.
- 7.11.1.2. Każda z osi musi być wyposażona w amortyzatory hydrauliczne. Na grupach osi, amortyzatory muszą być umieszczone w taki sposób, aby zminimalizować drgania grup osi.
- 7.11.1.3. Średni stosunek tłumienia D_m musi wynosić powyżej 20 % tłumienia krytycznego dla danego zawieszenia w normalnym stanie przy zamontowanych i pracujących amortyzatorach hydraulicznych.
- 7.11.1.4. Stosunek tłumienia D_r dla zawieszenia przy zdemontowanych lub unieruchomionych wszystkich amortyzatorach hydraulicznych musi wynosić nie więcej niż 50 % D_m .

⁽¹⁾ Dz.U. L 375 z 31.12.1980, str. 46. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 89/491/EWG (Dz.U. L 238 z 15.8.1989, str. 43).

7.11.1.5. Częstotliwość drgań masy zawieszanej powyżej osi napędzanej lub grupy osi przy swobodnym, przejściowym, pionowym drganiu, nie może przekraczać 2,0 Hz.

7.11.1.6. Częstotliwość i tłumienie drgań zawieszenia zdefiniowano w ppkt 7.11.2. Procedury badań dotyczące mierzenia częstotliwości i tłumienia przedstawiono w ppkt 7.11.3.

7.11.2. Definicja częstotliwości i tłumienia

W niniejszej definicji bierze się pod uwagę masę zawieszoną M (kg) powyżej osi napędzanej lub grupy osi. Oś lub grupa osi posiada całkowitą pionową sztywność między powierzchnią drogi i masą zawieszoną K niutonów na metr (N/m) oraz współczynnik tłumienia C niutonosekund na metr (N.s/m). Pionowe przemieszczenie masy zawieszonej wynosi Z . Równanie ruchu dla swobodnych drgań masy zawieszanej jest następujące:

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

Częstotliwość drgań masy zawieszanej F (Hz) wynosi:

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

Tłumienie ma wartość krytyczną gdy $C = C_0$,

gdzie

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

Stosunek tłumienia jako ułamek tłumienia krytycznego wynosi C/C_0 .

W czasie przejściowych drgań masy zawieszanej pionowy ruch masy będzie zgodny z tłumioną ścieżką sinusoidalną (rysunek 2). Częstotliwość można oszacować poprzez zmierzenie czasu dla tylu cykli drgań, ile można zaobserwować. Tłumienie można oszacować poprzez zmierzenie wysokości kolejnych wierzchołków drgań w tym samym kierunku. Jeżeli amplitudy szczytowe pierwszego i drugiego cyklu drgań wynoszą A_1 i A_2 , wówczas stosunek tłumienia D wynosi

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

gdzie „ln” stanowi logarytm naturalny stosunku amplitud.

7.11.3. Procedura badań

W celu ustalenia w badaniu stosunku tłumienia D_m , stosunku tłumienia D_f przy usuniętych amortyzatorach hydraulicznych oraz częstotliwość drgań F zawieszenia, obciążony pojazd albo:

- a) z niewielką prędkością ($5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$) przejeżdża stopień o wysokości 80 mm i profilu pokazanym na rysunku 1. Przejściowe drgania, stanowiące przedmiot analizy w celu ustalenia częstotliwości i tłumienia, występują po opuszczeniu stopnia przez koła osi napędzanej; albo
- b) na jego podwozie działa siła skierowana w dół tak, iż obciążenie na osi napędzanej wynosi 1,5 maksymalnej wartości statycznej. Przytrzymany pojazd jest gwałtownie uwalniany, a występujące następnie drgania poddaje się analizie; albo
- c) na jego podwozie działa siła skierowana w górę tak, iż masa zawieszona podnosi się o 80 mm powyżej osi napędzanej. Przytrzymany w górze pojazd jest gwałtownie uwalniany, a występujące następnie drgania poddaje się analizie; albo
- d) poddawany jest innej procedurze, o ile producent udowodnił, a placówka techniczna to przyjęła, iż jest to procedura równoważna.

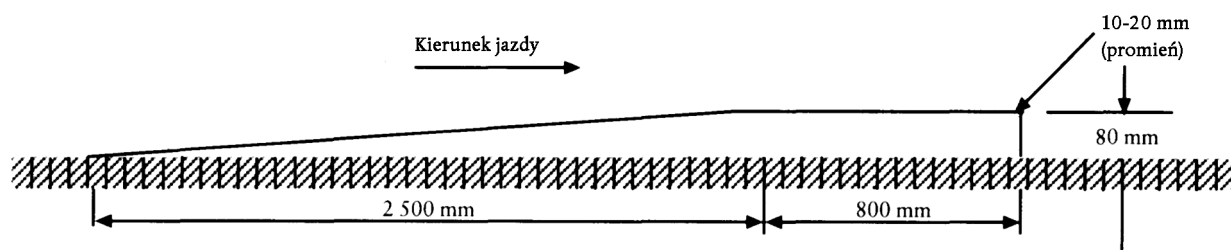
Pojazd musi być wyposażony w przetwornik przesunięć pionowych, zamontowany między osią napędzaną i podwoziem, bezpośrednio nad osią napędzaną. Na podstawie śladu można zmierzyć czas, jaki upłynął między pierwszym i drugim szczytem sprężania, aby otrzymać wartość tłumienia. Dla tandemów osi napędzanych, przetworniki przesunięć pionowych muszą być umieszczone między każdą osią pędną i podwoziem bezpośrednio nad tą osią.

Koła muszą być napompowane do odpowiedniej wartości ciśnienia zalecanej przez producenta dla masy badawczej pojazdu.

Badanie w celu sprawdzenia równoważności zawieszonych przeprowadza się przy technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie na oś lub grupie osi zakładając, iż równoważność obejmuje wszystkie masy mniejsze.

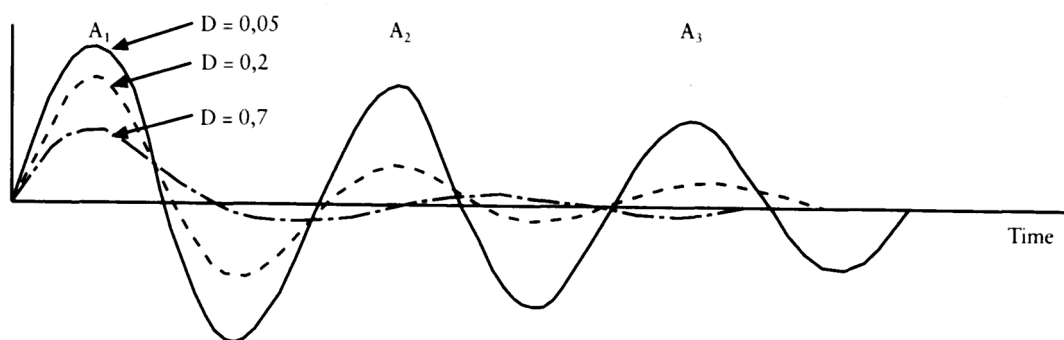
Rysunek 1

Stopień do próby zawieszenia



Rysunek 2

Tłumiona reakcja przejściowa



ZAŁĄCZNIK II

DOKUMENT INFORMACYJNY nr ...

zgodnie z załącznikiem I do dyrektywy Rady 70/156/EWG odnoszącej się do homologacji typu WE niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep w zakresie ich mas i wymiarów

(dyrektywa 97/.../WE Parlamentu Europejskiego i Rady)

W stosownych przypadkach, należy przedstawić następujące informacje w trzech egzemplarzach z dołączonym spisem treści. Wszelkie rysunki muszą być w odpowiedniej skali i dostatecznie szczegółowe w maksymalnym formacie A4 (210 × 297 mm) lub w skoroszycie formatu A4. Fotografie, jeśli zostały załączone, muszą być dostatecznie szczegółowe.

Jeżeli układy, części lub oddzielne zespoły techniczne są sterowane elektronicznie, należy przekazać informacje na temat ich działania.

- 0. OGÓLNE
 - 0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
 - 0.2. Typ pojazdu:
 - 0.2.1. Nazwa(-y) handlowa(-e):
 - 0.3. Środki identyfikacji typu, jeżeli zaznaczone na pojeździe ^(b):
 - 0.3.1. Miejsce tego oznakowania:
 - 0.4. Kategoria pojazdu ^(c):
 - 0.5. Nazwa i adres producenta:
 - 0.6. Umieszczenie tabliczek znamionowych i oznaczeń identyfikacyjnych oraz metoda zamocowania:
 - 0.6.1. Na podwoziu:
 - 0.6.2. Na nadwoziu:
 - 0.8. Adres(-y) zakładu(-ów) montażu:
- 1. OGÓLNE WŁAŚCIWOŚCI KONSTRUKCYJNE POJAZDU
 - 1.1. Fotografie i/lub rysunki reprezentatywnego pojazdu:
 - 1.2. Zwymiarowany rysunek całego pojazdu:
 - 1.3. Liczba osi i kół:
 - 1.3.1. Liczba i położenie osi z kołami bliźniaczymi:
 - 1.3.2. Liczba i położenie osi kierowanych:

Przypisy:

Ogólne: numery punktów i przypisów wykorzystane w niniejszym dokumencie informacyjnym są zgodne z ustanowionymi w załączniku I do dyrektywy 70/156/EWG. Punkty niemające znaczenia do celów niniejszej dyrektywy zostały pominięte.

Przypis (e) oznacza: „Przedstawiono w taki sposób, aby uwidocznić rzeczywistą wartość dla każdej technicznej konfiguracji danego typu pojazdu”.

Przypis (nd) oznacza: „Norma ISO 612–1978, term nr 6.18.1”.

- 1.3.3. Osie napędzane (liczba, położenie, współpraca):
- 1.4. Podwozie (jeżeli występuje) (rysunek ogólny):
- 1.6. Położenie i układ silnika:
- 1.7. Kabina kierowcy (wysunięta lub maską) ^(a):
- 1.9. Określić, czy pojazd silnikowy jest przeznaczony do ciągnięcia naczep lub innych przyczep i czy przyczepa jest naczepą, przyczepą z dyszlem czy przyczepą z osią centralną; określić pojazdy przeznaczone do przewozu towarów w regulowanej temperaturze.
2. MASY I WYMIARY ^(a) (w kg i mm) (Odnieść się do rysunku, gdy to stosowne)
- 2.1. Rozstaw(-y) osi (przy pełnym obciążeniu) ^(b):
- 2.1.1. W przypadku naczep:
- 2.1.1.1. Odległość między osią czopa obrotowego siodła i tyłem naczepy:
-
- 2.1.1.2. Maksymalna odległość między osią czopa obrotowego siodła i dowolnym punktem przodu naczepy:
- 2.1.1.3. Rozstaw osi naczepy zgodnie z definicją podaną w ppkt 7.6.1.2 załącznika I do niniejszej dyrektywy:
- 2.2. W przypadku pojazdów ciągnących naczepy:
- 2.2.1. Wysunięcie siodła (maksymalne i minimalne; wskazać dopuszczalne wartości w przypadku pojazdu niekompletnego) ^(b):
- 2.2.2. Maksymalny wznios siodła (znormalizowany) ^(b):
- 2.3. Rozstaw(-y) kół i szerokość(-ci) osi:
- 2.3.1. Rozstaw kół każdej osi kierowanej ^(b):
- 2.3.2. Rozstaw kół wszystkich pozostałych osi ^(b):
- 2.3.3. Szerokość najszerzej osi tylnej:
- 2.4. Zakres wymiarów pojazdu (zewnętrzne)
- 2.4.1. W przypadku podwozia bez zabudowy
- 2.4.1.1. Długość ^(b):
- 2.4.1.1.1. Maksymalna dopuszczalna długość:
- 2.4.1.1.2. Minimalna dopuszczalna długość:
- 2.4.1.2. Szerokość ^(b):
- 2.4.1.2.1. Maksymalna dopuszczalna szerokość:
- 2.4.1.2.2. Minimalna dopuszczalna szerokość:
- 2.4.1.3. Wysokość (w stanie gotowym do jazdy) ⁽¹⁾ (w przypadku zawieszenia o regulowanej wysokości wskazać normalne położenie podczas jazdy):
- 2.4.1.4. Zwis przedni ^(m):
- 2.4.1.5. Zwis tylny ⁽ⁿ⁾:
- 2.4.1.5.2. Minimalny i maksymalny dopuszczalny zwis punktu sprzęgu ^(nd):

- 2.4.1.8. Skrajne dopuszczalne położenia środka ciężkości nadwozia i/lub wyposażenia wnętrza i/lub wyposażenia, i/lub ładunku:
- 2.4.1.9. Odległość między osiami (w przypadku pojazdu wieloosiowego):
- 2.4.2. W przypadku podwozia z zabudową
- 2.4.2.1. Długość ⁽⁸⁾:
- 2.4.2.1.1. Długość przestrzeni ładunkowej:
- 2.4.2.2. Szerokość ⁽⁸⁾:
- 2.4.2.2.1. Grubość ścian (w przypadku pojazdów przeznaczonych do przewozu towarów w regulowanej temperaturze):
- 2.4.2.3. Wysokość (w stanie gotowym do jazdy) ⁽¹⁾ (w przypadku zawieszenia o regulowanej wysokości wskazać normalne położenie podczas jazdy):
- 2.4.2.4. Zwis przedni ^(m):
- 2.4.2.5. Zwis tylny ^(m):
- 2.4.2.8. Skrajne dopuszczalne położenia środka ciężkości ładunku (w przypadku nierównomiernego obciążenia): ..
- 2.4.2.9. Odległość między osiami (w przypadku pojazdu wieloosiowego):
- 2.6. Masa pojazdu z nadwoziem oraz, w przypadku pojazdu ciągnącego przyczepę, należącego do kategorii innej niż m₁, masa z urządzeniem sprzęgającym, w stanie gotowym do jazdy lub masa podwozia, lub podwozia z kabiną, jeśli producent nie montuje nadwozia ani/lub sprzęgu (z płynem chłodzącym, olejami, paliwem, 100 % innych cieczy, z wyjątkiem zużytej wody, narzędziami, kołem zapasowym i kierowcą, a dla autobusów i autokarów, masą członka załogi (75 kg), jeżeli w pojeździe występuje siedzenie dla członka załogi) ⁽⁶⁾ ⁽⁸⁾:
- 2.6.1. Rozkład tej masy na osie, zaś w przypadku naczepy lub przyczepy z osią centralną, obciążenie na punkt sprzęgu ⁽⁶⁾:
- 2.7. Minimalna masa pojazdu skompletowanego, podana przez producenta, w przypadku pojazdu niekompletnego:
- 2.7.1. Rozkład tej masy na osie i, w przypadku naczepy lub przyczepy z osią centralną, obciążenie na punkt sprzęgu:
- 2.8. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita podana przez producenta ⁽⁹⁾ ⁽⁸⁾:
- 2.8.1. Rozkład tej masy na osie i, w przypadku naczepy lub przyczepy z osią centralną, obciążenie na punkt sprzęgu ⁽⁶⁾:
- 2.9. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa na każdą oś ⁽⁶⁾:
- 2.10. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa na każdą z grup osi ⁽⁸⁾:
- 2.11. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągniona pojazdu silnikowego ⁽⁸⁾:
- 2.11.1. Przyczepa z dyszlem:
- 2.11.2. Naczepa:
- 2.11.3. Przyczepa z osią centralną:
- 2.11.3.1. Maksymalny stosunek zwisu sprzęgu ^(p) do rozstawu osi:
- 2.11.4. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita zespołu:
- 2.11.6. Maksymalna masa przyczepy bez hamulców:
- 2.12. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu:
- 2.12.1. pojazdu silnikowego:

- 2.12.2. naczepy lub przyczepy z osią centralną:
- 2.13. Maksymalna dopuszczalna masa urządzenia sprzęgającego (jeśli nie jest montowany przez producenta): ..
.....
- 2.14.1. Stosunek moc silnika/technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita zespołu (w kW/kg) (określony w ppkt 7.10 załącznika I do niniejszej dyrektywy):
- 2.16. Zamierzone maksymalne dopuszczalne masy do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych (nieobowiązkowo: w przypadku gdy podane są te wartości, weryfikuje się je zgodnie z wymaganiami załącznika IV) ⁽¹⁾:
- 2.16.1. Zamierzona maksymalna dopuszczalna masa całkowita do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych (dla każdej konfiguracji technicznej możliwe jest podanie kilku wartości) ⁽¹⁾:
- 2.16.2. Zamierzona maksymalna dopuszczalna masa do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych na każdą oś, w przypadku naczepy lub przyczepy z osią centralną, zamierzona masa przypadająca na sprzęg podana przez producenta, jeżeli jest ona niższa niż technicznie dopuszczalna maksymalna masa przypadająca na sprzęg (dla każdej konfiguracji technicznej możliwe jest podanie kilku wartości) ⁽¹⁾:
- 2.16.3. Zamierzona maksymalna dopuszczalna masa do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych na każdą z grup osi (dla każdej konfiguracji technicznej możliwe jest podanie kilku wartości) ⁽¹⁾:
- 2.16.4. Zamierzona maksymalna dopuszczalna masa ciągniona do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych (dla każdej konfiguracji technicznej możliwe jest podanie kilku wartości) ⁽¹⁾:
- 2.16.5. Zamierzona maksymalna dopuszczalna masa zespołu pojazdów do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych (dla każdej konfiguracji technicznej możliwe jest podanie kilku wartości) ⁽¹⁾:
5. OSIE
- 5.1. Opis każdej z osi:
- 5.2. Marka:
- 5.3. Typ:
- 5.4. Oś(osie) podnoszona(-e):
- 5.4.1. Położenie, marka i typ:
- 5.5. Oś(osie) obciążana(-e):
- 5.5.1. Położenie, marka i typ:
6. ZAWIESZENIE
- 6.1. Rysunek układu zawieszenia:
- 6.2. Typ i konstrukcja zawieszenia każdej osi lub grupy osi, lub koła:
- 6.2.1. Regulacja poziomu: tak/nie
- 6.2.3. Zawieszenie pneumatyczne osi napędzanej(-ych): tak/nie
- 6.2.3.1. Zawieszenie osi napędzanej(-ych) równoważne zawieszeniu pneumatycznemu: tak/nie
- 6.2.3.2. Częstotliwość i tłumienie drgań masy zawieszanej:
- 6.3. Właściwości elementów sprężystych zawieszenia (konstrukcja, właściwości materiałów i wymiary):
- 6.4. Stabilizatory: tak/nie
- 6.5. Amortyzatory: tak/nie

⁽¹⁾ Ppkt 2.16.1–2.16.5 nie wykluczają uznania przez krajowe władze rejestracyjne dodatkowych maksymalnych mas do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych.

- 6.6. OPONY I KOŁA
- 6.6.1. Zespół(-oły) opona/koło (w przypadku opon wskazać oznaczenie rozmiaru, minimalny wskaźnik nośności, symbol kategorii prędkości minimalnej; w przypadku kół wskazać wymiar(-y) obręczy i odsadzenie(-a)) ⁽⁶⁾:
.....
- 6.6.1.1. Oś 1:
- 6.6.1.2. Oś 2:
itd.
- 6.6.3. Ciśnienie(-a) w oponach zalecane przez producenta pojazdu kPa ⁽⁶⁾
8. HAMULCE
- 8.3. Sterowanie i przenoszenie układów hamulcowych przyczepy w pojazdach przystosowanych do ciągnięcia przyczepy:
.....
9. NADWOZIE
- 9.1. Rodzaj nadwozia:
- 9.10.3. Siedzenia:
- 9.10.3.1. Liczba:
- 9.10.3.2. Położenie i układ:
- 9.17. Tabliczki znamionowe:
- 9.17.1. Fotografie i/lub rysunki położenia tabliczek znamionowych i oznakowania identyfikacyjnego oraz numeru podwozia:
- 9.17.2. Fotografie i/lub rysunki obowiązkowych części tabliczek i oznakowania (przykład wypełnionej i zwymiarowanej tabliczki):
11. POŁĄCZENIA MIĘDZY POJAZDAMI CIĄGNĄCYMI I PRZYCZEPAMI I NACZEPAMI
- 11.1. Klasa i typ urządzenia(-ń) sprzęgającego(-ych) zamontowanego(-ych) lub do zamontowania:
- 11.2. Właściwości D, U, S i V urządzenia(-ń) sprzęgającego(-ych) zamontowanych lub minimalne właściwości D, U, S i V urządzenia(-ń) sprzęgającego(-ych) do zamontowania: daN
- 11.3. Instrukcje zamocowania urządzenia sprzęgającego do pojazdu oraz fotografie lub rysunki punktów mocowania do pojazdu podanych przez producenta; dodatkowe informacje, jeżeli stosowanie urządzenia sprzęgającego tego typu ogranicza się do specjalnych typów pojazdów:
- 11.4. Informacje o wyposażeniu w specjalnej zaczepy do ciągnięcia lub płyty montażowe:
.....
13. PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE AUTOBUSÓW I AUTOKARÓW
- 13.1. Klasa autobusu lub autokaru:
- 13.2. Liczba miejsc stojących:
- 13.3. Liczba siedzeń dla pasażerów i załogi:
- 13.3.1. Siedzenia dla załogi: tak/nie ⁽⁷⁾

⁽⁷⁾ Niepotrzebne skreślić.

- 13.6. Pojemność luku bagażowego: m³
- 13.7. Powierzchnia do przewożenia bagażu na dachu: m²

DODATKOWE INFORMACJE W PRZYPADKU POJAZDÓW TERENOWYCH

- 2.4.1. W przypadku podwozia bez zabudowy
- 2.4.1.4.1. Kąt natarcia (na): stopni
- 2.4.1.5.1. Kąt zejścia (nb): stopni
- 2.4.1.6. Prześwit (zgodnie z definicją podaną w ppkt 4.5 część A załącznik II do dyrektywy Rady 70/156/EWG)
- 2.4.1.6.1. Między osiami:
- 2.4.1.6.2. Pod przednią(-mi) osią(-ami):
- 2.4.1.6.3. Pod tylną(-ymi) osią(-ami):
- 2.4.1.7. Kąt nachylenia (nc): stopni
- 2.4.2. W przypadku podwozia z zabudową
- 2.4.2.4.1. Kąt natarcia (na): stopni
- 2.4.2.5.1. Kąt zejścia (nb): stopni
- 2.4.2.6. Prześwit (zgodnie z definicją podaną w ppkt 4.5 część A załącznik II do dyrektywy Rady 70/156/EWG):
- 2.4.2.6.1. Między osiami:
- 2.4.2.6.2. Pod przednią(-mi) osią(osiami):
- 2.4.2.6.3. Pod tylną(-ymi) osią(osiami):
- 2.4.2.8. Kąt nachylenia (nc): stopni
- 2.15. Zdolność ruszania pod górę (pojazd pojedynczy procent)
- 4.9. Blokada mechanizmu różnicowego: tak/nie/opcja ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Ppkt 2.16.1–2.16.5 nie wykluczają uznania przez krajowe władze rejestracyjne dodatkowych maksymalnych mas do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych.

ZAŁĄCZNIK III

WZÓR

(maksymalny format: A4 210 × 297 mm)

świadczenie homologacji TYPU WE

(pojazd)

Pieczęć władzy homologacyjnej

Komunikat dotyczący

- homologacji typu
- rozszerzenia homologacji typu ⁽¹⁾
- odmowy homologacji typu ⁽¹⁾
- cofnięcia homologacji typu ⁽¹⁾

typu pojazdu w odniesieniu do dyrektywy 97/.../WE odnoszącej się do mas i wymiarów pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniającej dyrektywę 70/156/EWG.

N r homologacji typu WE:

Powód rozszerzenia:

SEKCJA I

- 0.1. Marka (znak handlowy producenta):
- 0.2. Typ pojazdu(-ów):
- 0.2.1. Nazwa(-y) handlowa(-e):
- 0.3. Środki identyfikacji typu, jeżeli są zaznaczone na pojeździe:
- 0.3.1. Miejsce tego oznakowania:
- 0.4. Kategoria pojazdu:
- 0.5. Nazwa i adres producenta:
Nazwa i adres producenta ostatniego etapu konstrukcji pojazdu:
.....
- 0.8. Nazwa(-y) i adres(-y) zakładu(-ów) montażu:

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

SEKCJA II

1. Informacje dodatkowe (jeżeli stosowne): patrz Dodatek
 2. Placówka techniczna odpowiedzialna za przeprowadzenie badań:
 3. Data sprawozdania z badań:
 4. Numer sprawozdania z badań:
 5. Uwagi (jeżeli są): patrz Dodatek
 6. Miejsce:
 7. Data:
 8. Podpis:
 9. Spis treści załączony do pakietu informacyjnego złożonego władzy homologacyjnej można otrzymać na życzenie.
-

Dodatek

do świadectwa homologacji typu WE nr...

dotyczący homologacji typu niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep w odniesieniu do dyrektywy 97/27/WE

1. Informacje dodatkowe
 - 1.0. Wymiary przekraczające wymiary maksymalne dopuszczone w ppkt 7.3 załącznika I do dyrektywy 97/.../WE na podstawie art. 3 i 7 tej dyrektywy: tak/nie ⁽¹⁾
 - 1.1. Długość (całkowita): ... mm (pojazd kompletny lub skompletowany)
 - 1.1.1. Długość przestrzeni ładunkowej
 - 1.1.2. Odległość od czopa obrotowego siedła do jakiegokolwiek najbardziej do przodu wysuniętego punktu naczepy
 - 1.1.3. Odległość od czopa obrotowego siedła do tyłu naczepy
 - 1.2. Szerokość (całkowita): ... mm (pojazd kompletny lub skompletowany)
 - 1.3. Wysokość (całkowita): ... mm (pojazd kompletny lub skompletowany)
 - 1.4. Maksymalna dopuszczalna długość: ... mm (pojazd niekompletny)
 - 1.5. Maksymalna dopuszczalna szerokość: ... mm (pojazd niekompletny)
 - 1.6. Skrajne dopuszczalne położenia środka ciężkości nadwozia i/lub wyposażenia wnętrza i/lub wyposażenia, i/lub ładunku (pojazd niekompletny lub przy nierównomiernym obciążeniu)
 - 1.7. Masa pojazdu w stanie gotowym do jazdy ⁽²⁾
 - 1.7.1. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita pojazdu ⁽²⁾: ... kg
 - 1.9. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa na oś ⁽²⁾:
 - 1.9.1. 1-sza oś ... kg
 - 2-ga oś ⁽¹⁾... kg
 - 3-cia oś ⁽¹⁾... kg
 - 4-ta oś ⁽¹⁾... kg
 - 5-ta oś ⁽¹⁾... kg
 - 1.11. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa na grupę osi ⁽²⁾
 - 1.11.1. Pierwsza grupa osi: ... kg
 - Druga grupa osi ⁽¹⁾: ... kg
 - 1.13. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita zespołu:
 - 1.14. Osie podnoszone
 - 1.15. Osie obciążane
 - 1.17. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągniona pojazdu silnikowego ⁽¹⁾ ⁽²⁾
 - 1.17.1. Przyczepa z dyszlem ⁽¹⁾
 - 1.17.2. Naczepa ⁽¹⁾
 - 1.17.3. Przyczepa z osią centralną ⁽¹⁾
 - 1.17.4. Przyczepa bez hamulców ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.⁽²⁾ Przedstawić w taki sposób, aby uwidocznili rzeczywistą wartość dla każdej technicznej konfiguracji typu pojazdu.

- 1.18. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu pojazdu silnikowego/naczepy lub przyczepy z osią centralną ⁽¹⁾ ⁽²⁾: ... kg
- 1.19. Maksymalna dopuszczalna masa urządzenia sprzęgającego (jeśli nie zostało zamontowane przez producenta): ... kg
- 1.20. Zamierzone dopuszczalne maksymalne masy do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych ⁽²⁾ ⁽²⁾
- 1.20.1. Zamierzona maksymalna dopuszczalna masa całkowita do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych (dla każdej konfiguracji technicznej możliwe jest podanie kilku wartości) ⁽²⁾
- 1.20.2. Zamierzona maksymalna dopuszczalna masa do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych na każdą oś, w przypadku naczepy lub przyczepy z osią centralną, zamierzona masa przypadająca na sprzęg podana przez producenta, jeżeli jest ona niższa niż technicznie dopuszczalna maksymalna masa przypadająca na sprzęg (dla każdej konfiguracji technicznej możliwe jest podanie kilku wartości) ⁽²⁾
- 1.20.3. Zamierzona maksymalna dopuszczalna masa do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych na każdą z grup osi (dla każdej konfiguracji technicznej możliwe jest podanie kilku wartości) ⁽²⁾
- 1.20.4. Zamierzona maksymalna dopuszczalna masa ciągniona do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych (dla każdej konfiguracji technicznej możliwe jest podanie kilku wartości) ⁽²⁾
- 1.20.5. Zamierzona maksymalna dopuszczalna masa zespołu pojazdów do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych (dla każdej konfiguracji technicznej możliwe jest podanie kilku wartości) ⁽²⁾
- 1.21. Zawieszenie pneumatyczne osi napędzanej: tak/nie ⁽¹⁾
- 1.22. Zawieszenie osi napędzanej uznane za równoważne zawieszeniu pneumatycznemu: tak/nie ⁽¹⁾
- 1.23. Pojazd terenowy: tak/nie ⁽¹⁾
- 1.24. Liczba pasażerów
- 1.24.1. Liczba siedzeń ⁽²⁾
- 1.24.2. Liczba miejsc stojących w przypadku pojazdów kategorii M₂ i M₃ ⁽²⁾
- 1.25. Fotografie lub rysunki punktów mocowania urządzenia sprzęgającego w pojeździe

⁽¹⁾ Niepotrzebne skreślić.

⁽²⁾ Przedstawić w taki sposób, aby uwidocznili rzeczywistą wartość dla każdej technicznej konfiguracji typu pojazdu.

⁽³⁾ Wypełnić tylko w przypadku, gdy informacja ta podana jest w dokumencie informacyjnym.

ZAŁĄCZNIK IV

Niniejszy załącznik zawiera jednolitą procedurę określoną w art. 4 niniejszej dyrektywy, stosowaną do ustalenia „maksymalnych dopuszczalnych mas do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych” w każdym Państwie Członkowskim oraz jednolite wymagania techniczne dla osi obciążanych i podnoszonych określone w art. 5 niniejszej dyrektywy:

1. Definicje

W ramach art. 4 niniejszej dyrektywy stosuje się następujące koncepcje, do czasu jej zmiany, mającej na celu włączenie zharmonizowanych maksymalnych dopuszczonych mas. Do celów niniejszego załącznika:

- 1.0. „Ładunek niepodzielny” oznacza ładunek, którego, do celów przewozu drogowego, nie można podzielić na dwa lub więcej ładunków bez niepotrzebnych kosztów lub ryzyka uszkodzenia oraz który, ze względu na swoją masę lub wymiary, nie może być przewieziony pojazdem, którego masa i wymiary odpowiadają maksymalnym dopuszczonym masom i wymiarom obowiązującym w Państwie Członkowskim.
- 1.1. „Maksymalna dopuszczalna masa całkowita do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych” oznacza maksymalną masę całkowitą pojazdu, przy której sam pojazd może zostać zarejestrowany lub dopuszczony do eksploatacji w Państwie Członkowskim na wniosek producenta pojazdu.
 - 1.1.1. Dla każdej konfiguracji technicznej typu pojazdu, określonej jednym zestawem możliwych wartości według punktów wymienionych w dokumencie informacyjnym przedstawionym w załączniku II do niniejszej dyrektywy, zamierzone maksymalne dopuszczalne masy całkowite do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych mogą być podane przez producenta w czasie homologacji zgodnie z niniejszą dyrektywą, tak aby władza homologacyjna mogła ją z wyprzedzeniem zweryfikować zgodnie z wymaganiami pkt 2 niniejszego załącznika.
 - 1.1.2. Władze każdego Państwa Członkowskiego muszą, odpowiednio dla swoich państw, określić maksymalną dopuszczalną masę całkowitą do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych dla danego pojazdu zgodnie z następującymi zasadami:
 - z definicji, jednej danej konfiguracji technicznej typu pojazdu można przypisać tylko jedną maksymalną dopuszczalną masę całkowitą do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych, określoną przez jeden zbiór możliwych wartości według punktów wymienionych w dokumencie informacyjnym przedstawionym w załączniku II do niniejszej dyrektywy,
 - maksymalną dopuszczalną masę całkowitą do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych określa się jako największą masę mniejszą lub równą technicznie dopuszczalnej masie całkowitej oraz odpowiedniej maksymalnej dopuszczonej masie pojazdu obowiązującej w danym Państwie Członkowskim (lub mniejszą masę na wniosek producenta w porozumieniu z władzami Państwa Członkowskiego), która spełnia wymagania wymienione w pkt 2 niniejszego załącznika.

Nie wyklucza to możliwości dopuszczenia przez Państwo Członkowskie większej masy do celów przewozu niepodzielnych ładunków lub do celów niektórych krajowych czynności transportowych, które nie mają znaczącego wpływu na międzynarodową konkurencję w sektorze transportu, w granicach technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej pojazdu.
 - 1.1.3. Do celów stosowania szczegółowych dyrektyw wymienionych w załączniku IV do dyrektywy 70/156/EWG, Państwa Członkowskie mogą wymagać, aby pojazd był zgodny z przepisami tych dyrektyw mającymi zastosowanie do kategorii, która odpowiada, zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 70/156/EWG, rzeczywistej wartości maksymalnej dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych, a dla przyczep z osią centralną i naczep – rzeczywistej wartości masy odpowiadającej obciążeniu na osie, kiedy pojazd jest obciążony do swojej maksymalnej dopuszczalnej masy całkowitej do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych.
 - 1.1.4. Państwa Członkowskie mogą wymagać, aby maksymalna dopuszczalna masa całkowita do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych nie była zależna od zastosowanych opon.
- 1.2. „Maksymalna dopuszczalna masa na oś do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych w Państwie Członkowskim” oznacza maksymalną masę na oś określoną przez władze tego Państwa Członkowskiego oraz masę, przy której sam pojazd ma zostać zarejestrowany lub dopuszczony do eksploatacji w tym Państwie Członkowskim na wniosek producenta pojazdu.
 - 1.2.1. Dla każdej konfiguracji technicznej typu pojazdu określonej jednym zestawem możliwych wartości według punktów wymienionych w dokumencie informacyjnym przedstawionym w załączniku II do niniejszej dyrektywy, zamierzone maksymalne masy na oś do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych mogą być podane przez producenta w czasie homologacji zgodnie z niniejszą dyrektywą tak, aby władza homologacyjna mogła je z wyprzedzeniem zweryfikować zgodnie z wymaganiami pkt 2 niniejszego załącznika.
 - 1.2.2. Władze każdego Państwa Członkowskiego muszą odpowiednio dla swoich państw określić maksymalną dopuszczalną masę całkowitą na oś do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych zgodnie z następującymi zasadami:

- z definicji, dla jednej danej technicznej konfiguracji typu pojazdu każdej osi można przypisać tylko jedną maksymalną dopuszczalną masę do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych, określoną przez jeden zbiór możliwych wartości według punktów wymienionych w dokumencie informacyjnym przedstawionym w załączniku II do niniejszej dyrektywy,
- maksymalną dopuszczalną masę na oś do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych określa się jako największą masę mniejszą lub równą technicznie dopuszczalnej masie na oś oraz odpowiedniej maksymalnej dopuszczalnej masie na oś obowiązującej w danym Państwie Członkowskim (lub mniejszą masę na wniosek producenta w porozumieniu z władzami Państwa Członkowskiego), która spełnia wymagania wymienione w pkt 2 niniejszego załącznika.

Nie wyklucza to możliwości dopuszczenia przez Państwo Członkowskie większej masy do celów przewozu niepodzielnych ładunków lub do celów niektórych krajowych czynności transportowych, które nie mają znaczącego wpływu na międzynarodową konkurencję w sektorze transportu, w granicach technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy na oś.

- 1.2.3. Państwa Członkowskie mogą wymagać, aby maksymalna dopuszczalna masa na oś do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych nie była zależna od zastosowanych opon.

- 1.3. „Maksymalna dopuszczalna masa na grupę osi do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych na grupę osi w Państwie Członkowskim” oznacza maksymalną masę na grupę osi określoną przez władze tego Państwa Członkowskiego oraz przy której sam pojazd ma zostać zarejestrowany lub dopuszczony do eksploatacji w tym Państwie Członkowskim na wniosek producenta pojazdu.

- 1.3.1. Dla każdej konfiguracji technicznej typu pojazdu określonej jednym zestawem możliwych wartości według punktów wymienionych w dokumencie informacyjnym przedstawionym w załączniku II do niniejszej dyrektywy, zamierzone maksymalne masy na grupę osi do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych mogą być podane przez producenta w czasie homologacji zgodnie z niniejszą dyrektywą tak, aby władza homologacyjna mogła je z wyprzedzeniem zweryfikować zgodnie z wymaganiami pkt 2 niniejszego załącznika.

- 1.3.2. Władze każdego Państwa Członkowskiego muszą odpowiednio dla swoich państw określić maksymalną dopuszczalną masę całkowitą na grupę osi do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych zgodnie z następującymi zasadami:

- z definicji, dla jednej danej technicznej konfiguracji typu pojazdu każdej grupie osi można przypisać tylko jedną maksymalną dopuszczalną masę do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych, określoną przez jeden zbiór możliwych wartości według punktów wymienionych w dokumencie informacyjnym przedstawionym w załączniku II do niniejszej dyrektywy,
- maksymalną dopuszczalną masę na grupę osi do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych określa się jako największą masę mniejszą lub równą technicznie dopuszczalnej masie na grupę osi oraz odpowiedniej maksymalnej dopuszczalnej masie na grupę osi obowiązującej w danym Państwie Członkowskim (lub mniejszą masę na wniosek producenta w porozumieniu z władzami Państwa Członkowskiego), która spełnia wymagania wymienione w pkt 2 niniejszego załącznika.

Nie wyklucza to możliwości dopuszczenia przez Państwo Członkowskie większej masy do celów przewozu niepodzielnych ładunków lub do celów niektórych krajowych czynności transportowych, które nie mają znaczącego wpływu na międzynarodową konkurencję w sektorze transportu, w granicach technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy na grupę osi.

- 1.3.3. Państwa Członkowskie mogą wymagać, aby maksymalna dopuszczalna masa na grupę osi do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych nie była zależna od zastosowanych opon.

- 1.4. „Maksymalna dopuszczalna masa ciągniona do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych w Państwie Członkowskim” pojazdu silnikowego oznacza maksymalną masę, która może być ciągnięta przez pojazd silnikowy określoną przez władze tego Państwa Członkowskiego oraz przy której sam pojazd ma zostać zarejestrowany lub dopuszczony do eksploatacji w tym Państwie Członkowskim na wniosek producenta pojazdu.

- 1.4.1. Dla każdej konfiguracji technicznej danego typu pojazdu określonej jednym zestawem możliwych wartości według punktów wymienionych w dokumencie informacyjnym przedstawionym w załączniku II do niniejszej dyrektywy, zamierzone maksymalne masy ciągnięte do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych mogą być podane przez producenta w czasie homologacji zgodnie z niniejszą dyrektywą tak, aby władza homologacyjna mogła je z wyprzedzeniem zweryfikować zgodnie z wymaganiami pkt 2 niniejszego załącznika.

- 1.4.2. Władze każdego Państwa Członkowskiego muszą odpowiednio dla swoich państw określić maksymalną dopuszczalną masę ciągnioną do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych zgodnie z następującymi zasadami:

- z definicji, dla jednej danej technicznej konfiguracji typu pojazdu można przypisać tylko jedną maksymalną dopuszczalną masę ciągnioną do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych, określoną przez jeden zbiór możliwych wartości według punktów wymienionych w dokumencie informacyjnym przedstawionym w załączniku II do niniejszej dyrektywy,
- maksymalną dopuszczalną masę ciągnioną do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych określa się jako największą masę mniejszą lub równą technicznie dopuszczalnej masie ciągnionej oraz odpowiedniej maksymalnej dopuszczalnej masie ciągnionej obowiązującej w danym Państwie Członkowskim (lub mniejszą masę na wniosek producenta w porozumieniu z władzami Państwa Członkowskiego), która spełnia wymagania wymienione w pkt 2 niniejszego załącznika.

Nie wyklucza to możliwości dopuszczenia przez Państwo Członkowskie większej masy do celów przewozu niepodzielnych ładunków lub do celów niektórych krajowych czynności transportowych, które nie mają znaczącego wpływu na międzynarodową konkurencję w sektorze transportu, w granicach technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy ciągniętej pojazdu.

- 1.5. „Maksymalna dopuszczalna masa całkowita zespołu do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych w Państwie Członkowskim” oznacza sumę mas całkowitych pojazdu i jego przyczepy, przy której pojazd ma zostać zarejestrowany lub dopuszczony do eksploatacji w tym Państwie Członkowskim na wniosek producenta pojazdu.
- 1.5.1. Dla każdej konfiguracji technicznej danego typu pojazdu określonej jednym zestawem możliwych wartości według punktów wymienionych w dokumencie informacyjnym przedstawionym w załączniku II do niniejszej dyrektywy, zamierzone maksymalne masy całkowite zespołu do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych mogą być podane przez producenta w czasie homologacji zgodnie z niniejszą dyrektywą tak, aby władza homologacyjna mogła je z wyprzedzeniem zweryfikować zgodnie z wymaganiami pkt 2 niniejszego załącznika.
- 1.5.2. Władze każdego Państwa Członkowskiego muszą odpowiednio dla swoich państw określić maksymalną dopuszczalną masę całkowitą zespołu do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych zgodnie z następującymi zasadami:
- z definicji, dla jednej danej technicznej konfiguracji typu pojazdu można przypisać tylko jedną maksymalną dopuszczalną masę całkowitą zespołu do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych, określoną przez jeden zbiór możliwych wartości według punktów wymienionych w dokumencie informacyjnym przedstawionym w załączniku II do niniejszej dyrektywy. Jednakże, zgodnie z praktyką obowiązującą w danym Państwie Członkowskim można wyróżnić jedną maksymalną dopuszczalną masę całkowitą zespołu do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych na całą zamierzoną liczbę osi zespołu, a masa ta może być również uzależniona od innych właściwości zamierzonego zespołu, takimi jak zamierzony rodzaj transportu (np. czterdziestostopowe kontenery zgodne z normami ISO w transporcie kombinowanym itp.),
 - maksymalną dopuszczalną masę całkowitą zespołu do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych określa się jako największą masę mniejszą lub równą technicznie dopuszczalnej masie całkowitej zespołu oraz odpowiedniej maksymalnej dopuszczalnej masie obowiązującej w danym Państwie Członkowskim (lub mniejszą masę na wniosek producenta w porozumieniu z władzami Państwa Członkowskiego), która spełnia wymagania wymienione w pkt 2 niniejszego załącznika.

Nie wyklucza to możliwości dopuszczenia przez Państwo Członkowskie większej masy do celów przewozu niepodzielnych ładunków lub do celów niektórych krajowych czynności transportowych, które nie mają znaczącego wpływu na międzynarodową konkurencję w sektorze transportu, w granicach technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej zespołu.

2. Określenie maksymalnych dopuszczalnych mas do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych

- 2.1. Przepisy ppkt 7.4 załącznika I do niniejszej dyrektywy stosują się do określenia przez władze Państw Członkowskich różnych maksymalnych dopuszczalnych mas do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych. W tym celu, oznaczenia M , m , μ , TM i MC tego podpunktu odpowiednio oznaczają maksymalną dopuszczalną masę całkowitą do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych pojazdu, maksymalną dopuszczalną masę do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych na oś oznaczoną „i”, na oś pojedynczą lub na grupę osi oznaczone „j”, maksymalną dopuszczalną masę ciągnioną do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych oraz maksymalną dopuszczalną masę całkowitą zespołu do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych.
- 2.2. Określenie maksymalnej dopuszczalnej masy ciągniętej do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych pojazdu:
- 2.2.1. Maksymalna dopuszczalna masa ciągniona do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych pojazdu silnikowego przeznaczonego do ciągnięcia przyczepy, niezależnie od tego, czy jest to pojazd ciągnący czy nie, wynosi mniejszą z następujących wartości:
- a) technicznie dopuszczalna maksymalna masa ciągniona w oparciu o konstrukcję i osiągi pojazdu i/lub wytrzymałość mechanicznego urządzenia sprzęgającego;
 - b) pojazdy przeznaczone tylko do ciągnięcia przyczep bez hamulców głównych: połowa masy pojazdu w stanie gotowym do jazdy, lecz nie więcej niż 0,750 t;
 - c) pojazdy o masie maksymalnej nieprzekraczającej 3,5 t przeznaczone do ciągnięcia wyłącznie przyczep wyposażonych w hamulce główne: maksymalna dopuszczalna masa do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych pojazdu lub dla pojazdów terenowych (patrz ppkt 7.5 załącznika I) 1,5-krotność tej masy lecz nie więcej niż 3,5 t;
 - d) pojazdy o masie maksymalnej przekraczającej 3,5 t przeznaczone do ciągnięcia wyłącznie przyczep wyposażonych w hamulce główne bezwładnościowe (najazdowe): 3,5 t;
 - e) pojazdy o masie maksymalnej przekraczającej 3,5 t przeznaczone do ciągnięcia wyłącznie przyczep wyposażonych w układ hamowania długotrwałego: 1,5-krotność maksymalnej dopuszczalnej masy całkowitej do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych pojazdu;

jeżeli spełnione są wszystkie odpowiednie przepisy techniczne przedstawione w dyrektywie 96/53/WE.

W drodze odstępstwa od przepisów ppkt 1.4 niniejszego załącznika, dla pojazdów przeznaczonych do ciągnięcia więcej niż jednego rodzaju przyczep określonych w lit. b), c), d) i e) powyżej, dla każdej technicznej konfiguracji typu pojazdu można określić do trzech różnych maksymalnych dopuszczalnych mas ciągnionych do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych, zgodnie z właściwościami połączeń hamulcowych pojazdu silnikowego: jedną dla przyczep bez hamulców głównych, jedną dla przyczep wyposażonych w hamulce bezwładnościowe oraz jedną dla przyczep posiadających układ hamowania długotrwałego. Masy te są określane zgodnie z tym, co powiedziano powyżej, poprzez odpowiednie stosowanie lit. b), c), d) i e).

Masa mniejsza od tej, jaka została w ten sposób określona może zostać przyjęta przez Państwo Członkowskie na wniosek producenta.

3. Wymagania techniczne dotyczące instalowania podnoszonych lub obciążanych osi w pojazdach (ppkt 2.14–2.16 załącznika I)

- 3.1. Każdy pojazd może być wyposażony w jedną lub więcej osi podnoszonych lub obciążanych.
- 3.2. Jeżeli pojazd jest wyposażony w jedną lub więcej osi podnoszonych lub obciążanych (ppkt 2.14–2.16 załącznika I), należy zapewnić, aby w każdych warunkach jazdy z wyjątkiem wymienionych w ppkt 3.5 poniżej, nie zostały przekroczone maksymalne dopuszczalne masy do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych na osie lub grupy osi. W tym celu, oś podnoszona lub obciążana musi obniżyć się automatycznie, jeżeli najbliższa oś(osie) grupy lub osi przednia pojazdu silnikowego jest(są) obciążona(-e) do maksymalnej(-ych) dopuszczalnej(-ych) masy(mas) do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych.
- 3.3. Żółte światło(-a) kontrolne w kabinie muszą pokazywać kierowcy, że oś(osie) podnoszone lub obciążane pojazdu silnikowego lub przyczepy są podniesione.
- 3.4. Wszystkie urządzenia podnoszące osie zamontowane w pojeździe, do którego ma zastosowanie niniejsza dyrektywa, jak również ich układy eksploatacyjne, muszą zostać zaprojektowane i zainstalowane w taki sposób, aby chronić je przed niewłaściwym wykorzystaniem lub manipulowaniem.
- 3.5. Wymagania dotyczące ruszania pojazdów silnikowych na śliskich nawierzchniach.
 - 3.5.1. W drodze odstępstwa od przepisów ppkt 3.2 oraz w celu ułatwienia pojazdowi silnikowemu lub zespołom pojazdów ruszania na śliskich nawierzchniach, oraz w celu zwiększenia przyczepności opon na tych nawierzchniach, urządzenie do podnoszenia osi może także uruchamiać oś podnoszoną lub obciążaną pojazdu silnikowego lub naczepy, aby zwiększyć masę na osi napędzanej pojazdu silnikowego, przy spełnieniu następujących warunków:
 - masa odpowiadająca obciążeniu na każdą oś pojazdu może przekraczać odpowiednią dopuszczoną maksymalną masę na osi obowiązującą w danym Państwie Członkowskim o najwyżej 30 % pod warunkiem, że nie przekracza wartości podanej przez producenta dla tego konkretnego celu,
 - masa odpowiadająca pozostałemu obciążeniu na oś przednią musi pozostać powyżej wartości zero (np. w przypadku tylnej osi obciążanej o długim zwisie tylnym przód pojazdu nie może się podnieść do góry),
 - oś podnoszona lub obciążana musi być uruchamiana wyłącznie przez specjalne urządzenie sterujące,
 - po ruszeniu pojazdu i osiągnięciu prędkości 30 km/h oś musi automatycznie obniżyć się lub zostać ponownie obciążona.