

31997L0027

L 233/1

JURNALUL OFICIAL AL COMUNITĂȚILOR EUROPENE

25.8.1997

**DIRECTIVA 97/27/CE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI**  
**din 22 iulie 1997**  
**privind masele și dimensiunile anumitor categorii de autovehicule și ale remorcilor acestora și de**  
**modificare a Directivei 70/156/CEE**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene și, în special, articolul 100a al acestuia,

având în vedere propunerea Comisiei <sup>(1)</sup>,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social <sup>(2)</sup>,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 189b din tratat <sup>(3)</sup>,

- (1) întrucât o armonizare totală a cerințelor tehnice pentru autovehicule este necesară pentru a se asigura buna funcționare a pieței interne, garantându-se în același timp publicului un nivel ridicat de siguranță;
- (2) întrucât cerințele tehnice pe care anumite categorii de vehicule trebuie să le respecte în conformitate cu legislațiile naționale se referă, printre altele, la masele și dimensiunile acestora;
- (3) întrucât aceste cerințe diferă de la un stat membru la altul; întrucât este necesar ca aceleași cerințe să fie adoptate de către toate statele membre fie în completarea, fie în locul normelor actuale, în special pentru a permite punerea în aplicare a procedurii de omologare CE de tip care face obiectul Directivei 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre

referitoare la omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora <sup>(4)</sup>, aplicabilă fiecărui tip de vehicul;

- (4) întrucât este de dorit să se armonizeze masele și dimensiunile maxime ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora care trebuie înmatriculate în statele membre, în conformitate cu Directiva 96/53/CEE a Consiliului din 25 iulie 1996 care stabilește, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în Comunitate, dimensiunile maxime autorizate în traficul național și internațional și tonajele maxime autorizate în traficul internațional <sup>(5)</sup>; întrucât directiva menționată nu se aplică decât traficului de pe teritoriul statelor membre și nu cerințelor tehnice prevăzute în Directiva 70/156/CE;
- (5) întrucât Directiva 96/53/CE prevede anumite dimensiuni maxime autorizate atât pentru traficul național, cât și pentru cel internațional în statele membre, precum și un anumit termen pentru intrarea acestora în vigoare; întrucât anumite dimensiuni maxime autorizate, precum și anumite mase maxime autorizate nu sunt aplicabile decât traficului internațional;
- (6) întrucât, prin urmare, nu apare ca fiind posibilă trecerea în scurt timp la armonizarea maselor maxime autorizate pentru autovehicule și pentru remorcile acestora care trebuie să fie înmatriculate în statele membre; întrucât, dimpotrivă, acum pare a fi posibilă realizarea, atât cât se poate, unei armonizări a dimensiunilor maxime ale acestora și tratarea problemei maselor avându-se în vedere posibilitatea de a se recurge la o procedură uniformă care să permită determinarea maselor maxime admise de înmatriculare/în circulație ale vehiculelor în fiecare stat membru și de a

<sup>(1)</sup> JO C 230, 4.9.1991, p. 46.

<sup>(2)</sup> JO C 49, 24.2.1992, p. 5.

<sup>(3)</sup> Avizul Parlamentului European din 12 februarie 1992 (JO C 67, 16.3.1992, p. 81), Poziția comună a Consiliului din 28 noiembrie 1996 (JO 41, 10.2.1997, p. 5) și Decizia Parlamentului European din 9 aprilie 1997 (JO C 132, 28.4.1997), Decizia Consiliului din 21 mai 1997.

<sup>(4)</sup> JO L 42, 23.2.1970, p. 1, directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 96/79/CE (JO L 18, 21.1.1997, p. 7).

<sup>(5)</sup> JO L 235, 17.9.1996, p. 59.

continua îmbunătățirea constantă a siguranței, în special în ceea ce privește anumite categorii de remorci;

- (7) întrucât, în temeiul articolului 4 alineatele (3) și (4) din Directiva 96/53/CE, statele membre pot autoriza circulația pe teritoriul lor a vehiculelor din categoria N ale căror dimensiuni le depășesc pe cele care sunt stabilite în directiva menționată fie pentru transportul de încărcături indivizibile, fie pentru anumite operațiuni de transport național care nu au efect semnificativ asupra concurenței internaționale în materie de transporturi; întrucât, în ceea ce privește vehiculele din categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub>, Directiva 96/53/CE se aplică numai traficului internațional; întrucât este necesar, de acum, să se autorizeze omologări de tip derogatorii pentru vehiculele ale căror dimensiuni depășesc dimensiunile maxime autorizate prin prezenta directivă și pentru alte caracteristici, precum și posibilitatea pentru statele membre de a refuza vehiculele omologate în temeiul acestor dispoziții derogatorii;
- (8) întrucât prezenta directivă este una dintre directivele speciale care trebuie să fie respectate pentru a se asigura conformitatea vehiculelor cu cerințele procedurii de omologare CE de tip prevăzute în Directiva 70/156/CEE; întrucât, prin urmare, dispozițiile prevăzute în directiva menționată în ceea ce privește sistemele de vehicule, componentele acestora și diferitele lor entități tehnice se aplică prezentei directive;
- (9) întrucât, în special, articolul 3 alineatul (4) și articolul 4 alineatul (3) din Directiva 70/156/CEE cer ca fiecare directivă individuală să aibă, în anexă, o fișă de informații cuprinzând punctele relevante din anexa I la directiva menționată, precum și un certificat de omologare de tip în temeiul anexei VI la directiva menționată pentru ca omologarea de tip să poată fi computerizată;
- (10) întrucât, pentru a facilita omologarea de tip într-o a doua etapă a vehiculelor completate, au fost integrate dispoziții speciale în ceea ce privește vehiculele incomplete;
- (11) întrucât în prezenta directivă sunt introduse dispoziții speciale pentru a se ține seama de axele suplimentare și descărcabile; întrucât este recunoscut faptul că aceste axe ar trebui luate în considerare și de Directiva 71/320/CEE a Consiliului din 26 iulie 1971 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de frânare ale anumitor categorii de autovehicule și ale remorcilor acestora <sup>(1)</sup> și de Directiva 70/311/CEE a Consiliului din

8 iunie 1970 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la dispozitivele de direcție ale autovehiculelor și ale remorcilor acestora <sup>(2)</sup>;

- (12) întrucât ar trebui introduse dispoziții speciale și în Directiva 71/320/CEE pentru a se ține mai bine seama de condițiile tehnice în care vehiculele din categoriile M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub> și N pot tracta remorci;
- (13) întrucât ar trebui, în egală măsură, introduse dispoziții speciale și în Directiva 76/114/CEE a Consiliului din 18 decembrie 1975 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la plăcuțele și inscripțiile regulamentare ale autovehiculelor și ale remorcilor, precum și la amplasarea și modul de aplicare a acestora <sup>(3)</sup>, pentru a se ține seama de faptul că vehiculele pot fi înmatriculate cu mase diferite în statele membre,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

#### Articolul 1

În sensul prezentei directive, prin „vehicul” se înțelege: orice vehicul cu motor sau remorcă, astfel cum este definit în articolul 2 și în anexa II la Directiva 70/156/CEE, cu excepția vehiculelor din categoria M<sub>1</sub>.

#### Articolul 2

Niciun stat membru nu poate să refuze acordarea omologării CE sau a celei naționale unui tip de vehicul, nici să interzică vânzarea, înmatricularea, intrarea în circulație sau utilizarea unui vehicul din motive legate de masele și dimensiunile acestuia, dacă acestea din urmă respectă cerințele stabilite în anexa I.

#### Articolul 3

Cu toate acestea, un stat membru poate să refuze acordarea omologării naționale unui tip de vehicul, să refuze sau să interzică vânzarea, înmatricularea, intrarea în circulație sau utilizarea unui vehicul ori să considere certificatul de conformitate al acestuia ca nefiind valabil în sensul articolului 7 alineatul (1) din Directiva 70/156/CEE ori să îl limiteze la transportul de încărcături indivizibile dacă, omologat în temeiul prezentei directive, acesta

<sup>(1)</sup> JO L 202, 6.9.1971, p. 37, directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 91/422/CEE (JO L 233, 22.8.1991, p. 21).

<sup>(2)</sup> JO L 133, 18.6.1970, p. 10, directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 92/62/CEE (JO L 199, 18.7.1992, p. 33).

<sup>(3)</sup> JO L 24, 30.1.1976, p. 1, directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 78/507/CEE (JO L 155, 13.6.1978, p. 31).

beneficiază de derogarea prevăzută la articolul 7 din prezenta directivă și dacă derogarea este incompatibilă cu cerințele naționale în vigoare în statul membru respectiv.

#### Articolul 4

Atunci când statele membre acordă omologarea națională de tip, înmatriculează, autorizează intrarea în circulație sau utilizarea vehiculelor omologate în temeiul prezentei directive, ele atribuie acestora din urmă masele naționale maxime autorizate de înmatriculare/în circulație în conformitate cu masele naționale maxime autorizate aplicabile pe teritoriul lor. Pentru a determina aceste mase maxime autorizate de înmatriculare/în circulație, statele membre nu pot să refuze aplicarea procedurii speciale prevăzute în anexa IV, în cazul în care constructorul cere aplicarea ei.

#### Articolul 5

Prin derogare de la articolul 2, statele membre pot supune axele încărcabile și descărcabile unor cerințe tehnice naționale. Cu toate acestea, niciun stat membru nu poate să refuze aplicarea cerințelor tehnice stabilite la punctul 3 din anexa IV, din momentul în care constructorul cere aplicarea lor.

#### Articolul 6

Prin derogare de la articolul 2 și de la punctul 7.3.2.1 din anexa I, statele membre pot refuza să acorde omologarea națională de tip, să refuze sau să interzică vânzarea, înmatricularea, introducerea în circulație sau utilizarea de autobuze și de autocare a căror lățime

depășește 2,50 metri până la 31 decembrie 1999, așa cum le permite articolul 9 din Directiva 96/53/CE.

#### Articolul 7

Prin derogare de la articolul 2 și de la punctul 7.3 din anexa I și fără ca recomandările de la punctul 7.6 din anexa menționată să fie respectate, statele membre pot să omologheze vehiculele ale căror dimensiuni sunt superioare valorilor stabilite la punctele menționate. Detaliile referitoare la această derogare sunt înscrise în certificatul de omologare de tip care figurează în anexa III și se aplică articolul 3.

#### Articolul 8

Directiva 70/156/CE se modifică după cum urmează:

(a) anexa I se modifică după cum urmează:

- nota din subsolul paginii (j) se completează cu următorul text:  
„Pentru vehiculele din categorii diferite de M<sub>1</sub>: Directiva 97/27/CE, anexa I, punctul 2.4.1”;
- nota din subsolul paginii (k) se completează cu următorul text:  
„Pentru vehiculele din categorii diferite de M<sub>1</sub>: Directiva 97/27/CE, anexa I, punctul 2.4.2”;
- nota din subsolul paginii (l) se completează cu următorul text:  
„Pentru vehiculele din categorii diferite de M<sub>1</sub>: Directiva 97/27/CE, anexa I, punctul 2.4.3”;

(b) la anexa IV, punctul 48 se înlocuiește cu următorul text:

	Obiect	Numărul directivei	Trimitere la Jurnalul Oficial	Aplicabilitate										
				M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	
„48	Masa și dimensiunile (altele decât pentru vehiculele prevăzute la punctul 44)	97/27/CE	L 233 din 25.8.1997		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

#### Articolul 9

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 22 iulie 1999. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

Atunci când statele membre adoptă aceste dispoziții, ele cuprind o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

#### Articolul 10

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Comunităților Europene*.

#### Articolul 11

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 22 iulie 1997.

Pentru Parlamentul European

Președintele

J. M. GIL-ROBLES

Pentru Consiliu

Președintele

J. POOS

## ANEXA I

1. Prezenta directivă se referă la masele și dimensiunile autovehiculelor din categoriile  $M_2$ ,  $M_3$  și  $N$  și la remorcile din categoria  $O$ , astfel cum sunt definite în anexa II A la Directiva 70/156/CE.
2. **DEFINIȚII**  
În sensul prezentei directive, se înțelege prin:
  - 2.1. „autovehicul”: orice vehicul cu motor conform definiției din anexa II A la Directiva 70/156/CE.
    - 2.1.1. Autovehicule din categoria  $N$ :
      - 2.1.1.1. „camion”: orice autovehicul din categoria  $N_1$ ,  $N_2$  sau  $N_3$  care, datorită concepției și construcției sale, servește exclusiv sau în principal la transportul mărfurilor. De asemenea, el poate să tracteze și o remorcă;
      - 2.1.1.2. „vehicul tractor (tractor)”: orice autovehicul din categoria  $N_1$ ,  $N_2$  sau  $N_3$  care, datorită concepției și construcției sale, servește exclusiv sau în principal la tractarea remorcilor;
      - 2.1.1.2.1. „vehicul tractor de remorci (tractor rutier)”: orice vehicul tractor care, datorită concepției și construcției sale, servește exclusiv sau în principal la tractarea remorcilor, altele decât semiremorcile. Poate fi echipat cu o platformă de încărcare;
      - 2.1.1.2.2. „vehicul tractor de semiremorcă” („tractor de semiremorcă”): orice vehicul tractor care, datorită concepției și construcției sale, servește exclusiv sau în principal la tractarea semiremorcilor.
      - 2.1.1.3. Vehiculele complete sau completate din categoria  $N$  care, nefiind nici camioane, nici vehicule tractoare, sunt considerate drept vehicule de uz special.
    - 2.1.2. Autovehicule din categoriile  $M_2$  sau  $M_3$ :
      - 2.1.2.1. „autobuz sau autocar”: orice vehicul din categoria  $M_2$  sau  $M_3$  conceput și construit pentru transportul de pasageri pe scaune sau de pasageri pe scaune sau în picioare;
        - 2.1.2.1.1. „autobuz sau autocar articulat”: orice autobuz sau autocar constituit din cel puțin două secțiuni rigide articulate una în raport cu cealaltă, compartimentele pentru pasageri ale fiecărei secțiuni comunicând între ele pentru ca pasagerii să poată circula liber dintr-un sector la altul; secțiunile rigide sunt legate în permanență și nu pot fi separate decât printr-o operațiune necesitând un echipament care nu poate fi găsit în mod normal decât într-un atelier;
        - 2.1.2.1.2. „autobuz sau autocar cu etaj”: orice autobuz sau autocar ale cărui compartimente destinate pasagerilor sunt îmbinate, cel puțin parțial, pe două niveluri suprapuse și al căror etaj superior nu este proiectat pentru pasageri care călătoresc în picioare;
        - 2.1.2.1.3. prin „clasă” de autobuz sau de autocar se înțelege:
          - 2.1.2.1.3.1. pentru vehiculele a căror capacitate depășește douăzeci și doi de pasageri cu excepția conducătorului auto:
            - 2.1.2.1.3.1.1. „clasa I”: orice vehicul cu suprafețe rezervate pasagerilor care călătoresc în picioare, permițând astfel mișcarea frecventă a pasagerilor;
            - 2.1.2.1.3.1.2. „clasa a II-a”: orice vehicul construit în principal pentru a transporta pasageri pe scaune și astfel conceput încât să permită transportul de pasageri care călătoresc în picioare pe un culoar central și, dacă este prevăzută, într-o zonă care nu depășește spațiul destinat pentru două scaune duble;
            - 2.1.2.1.3.1.3. „clasa a III-a”: orice vehicul construit exclusiv pentru a transporta pasageri pe scaune;
          - 2.1.2.1.3.2. pentru vehiculele a căror capacitate nu depășește douăzeci și doi de pasageri, cu excepția conducătorului auto:
            - 2.1.2.1.3.2.1. „clasa A”: orice vehicul conceput pentru a transporta pasageri care călătoresc în picioare; un vehicul din această clasă are scaune și poate fi prevăzut cu amenajări pentru pasagerii care călătoresc în picioare;
            - 2.1.2.1.3.2.2. „clasa B”: orice vehicul care nu a fost conceput pentru a transporta pasageri care călătoresc în picioare; un vehicul din această clasă nu este prevăzut cu amenajări pentru pasagerii care călătoresc în picioare;
        - 2.1.2.1.4. un vehicul poate fi considerat ca aparținând mai multor clase. În acest caz, el trebuie să satisfacă toate cerințele corespunzătoare din prezenta directivă.
      - 2.1.2.2. Vehiculele din categoriile  $M_2$  sau  $M_3$ , altele decât autobuzele sau autocarele, sunt considerate ca fiind vehicule de uz special (de exemplu ambulanțele).

- 2.2. **Pentru vehiculele din categoria O, se înțelege prin:**
- 2.2.1. „vehicul tractat” (remorcă): orice vehicul fără autopropulsare care, datorită concepției și construcției sale, este destinat tractării de către un autovehicul;
- 2.2.2. „semiremorcă”: orice vehicul tractabil conceput pentru a fi atașat la un vehicul tractor de semiremorcă sau la un triunghi de remorcare imprimând vehicului tractor sau triunghiului de remorcare o sarcină statică verticală substanțială;
- 2.2.3. „remorcă cu bară de tracțiune”: orice vehicul tractabil având cel puțin două axe dintre care cel puțin una este o axă directoare și:
- este prevăzută cu un dispozitiv de atașare care are o mobilitate verticală (în raport cu remorca);
  - care nu transmite vehicului tractor o sarcină semnificativă (mai puțin de 100 decanewtoni).
- O semiremorcă atașată la un triunghi de remorcare este considerată remorcă cu bară de tracțiune;
- 2.2.4. „remorcă cu axă centrală”: orice remorcă cu bară de tracțiune rigidă a cărei axă (axe) este situată (sunt situate) aproape de centrul de greutate al vehicului (atunci când acesta este încărcat cu o sarcină uniform repartizată), astfel încât o sarcină statică verticală slabă să nu depășească 10 % din sarcina corespunzătoare masei maxime a remorcii sau o sarcină de 1 000 decanewtoni (reținând-o pe cea mai redusă dintre ele) să fie transmisă vehicului tractor.
- 2.3. „Grup de axe”: axe care fac parte din același *boghiu*. În cazul a două axe, grupul este denumit tandem, și tridem, în cazul a trei axe. Prin convenție, o axă izolată este considerată ca un grup de o singură axă.
- 2.4. „Dimensiunile vehicului”: dimensiunile vehicului rezultând din construcția acestuia și declarate de către constructor.
- 2.4.1. „Lungimea vehicului”: o dimensiune măsurată în conformitate cu standard ISO 612-1978, termenul nr. 6.1.
- În afară de recomandările din acest standard, pentru a se măsura lungimea unui vehicul, nu se iau în considerare următoarele dispozitive:
- dispozitive de spălat și șters parbrizul;
  - plăci de înmatriculare față și spate;
  - sigilii de vamă și dispozitive de protejare a acestora;
  - dispozitive de fixare a prelatei, precum și cele de protejare a acestora;
  - dispozitive de iluminare;
  - oglinzi retrovizoare;
  - dispozitive de supraveghere a spațiului din spate;
  - galerii de admisie aer;
  - tampoane pentru elemente de caroserie demontabile;
  - scări de acces;
  - apărători din cauciuc;
  - platforme elevatoare, rampe de acces și echipamentul similar în funcționare, nedepășind 200 mm, cu condiția ca acestea să nu determine o creștere a capacității de încărcare a vehicului;
  - dispozitiv de remorcare pentru autovehicule.
- 2.4.2. „Lățimea vehicului”: o dimensiune măsurată în conformitate cu standardul ISO 612-1978, termenul nr. 6.2.
- În afară de recomandările din acest standard, pentru a se măsura lățimea vehicului, nu se iau în considerare următoarele dispozitive:
- sigilii de vamă și dispozitive de protejare a acestora;
  - dispozitive de fixare a prelatei, precum și cele pentru protejarea acestora;
  - indicatoare de fisurare a pneurilor;
  - elemente flexibile proeminente ale unui sistem antiproiecție [Directiva 91/226/CEE a Consiliului <sup>(1)</sup>];
  - dispozitive de iluminat;

(<sup>1</sup>) JO L 103, 23.4.1991, p. 5.

- pentru vehiculele din categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub>, rampe de acces în funcționare, platforme elevatoare și echipamente similare cu condiția ca acestea să nu depășească cu mai mult de 10 mm marginile vehiculului și ca unghiurile rampelor orientate spre înainte sau spre spate să fie rotunjite după o rază de curbură de cel puțin 5 mm; marginile trebuie să fie rotunjite după o rază de curbură de cel puțin 2,5 mm;
  - oglinzi retrovizoare;
  - indicatori de presiune pentru pneuri;
  - scări pliante;
  - inflexiunea flancului pneului imediat deasupra punctului de contact cu solul.
- 2.4.3. „Înălțimea vehiculului”: o dimensiune măsurată în conformitate cu standardul ISO 612-1978, termenul nr. 6.3.
- În afară de recomandările din acest standard, pentru a se măsura înălțimea vehiculului, nu se vor lua în considerare următoarele dispozitive:
- antene;
  - pantografe în poziție ridicată.
- În cazul vehiculelor echipate cu un elevator de axă, efectul acestuia trebuie luat în considerare.
- 2.4.4. „Lungimea suprafeței de încărcare” a unui vehicul, altul decât tractor de semiremorcă sau semiremorcă: distanța de la extremitatea față a suprafeței de încărcare până la extremitatea spate a vehiculului, măsurată orizontal în planul longitudinal al vehiculului.
- Pentru a măsura această distanță, nu se iau în considerare următoarele dispozitive:
- suprafața de încărcare care precede extremitatea față a cabinei;
  - dispozitivele menționate la punctul 2.4.1 sau
  - elementele de răcire proeminente și alte dispozitive auxiliare din partea din față a suprafeței de încărcare.
- 2.5. „Masa vehiculului în deplasare”: masa vehiculului carosat în deplasare, gol, cu dispozitiv de remorcare, dacă este vorba despre un vehicul tractor, sau masa șasiului-cabină dacă constructorul nu așează caroseria și/sau dispozitivul de remorcare [cuprinzând aici lichidul de răcire, lubrifiantii, 90 % din carburant, 100 % din alte lichide, cu excepția apelor uzate, a sculelor, a roții de rezervă și a conducătorului (75 kg) și, pentru autobuze și autocare, masa însoțitorului (75 kg), dacă vehiculul este prevăzut cu un loc pentru însoțitor].
- 2.6. „Masa încărcăturii maxime tehnic autorizate” (M): masa maximă a vehiculului în funcție de construcția și performanțele acestuia, declarată de către constructor.
- Masa încărcăturii maxime tehnic autorizate este utilizată pentru a determina categoria de vehicul în conformitate cu anexa II la Directiva 70/156/CEE, cu excepția semiremorcilor și remorcilor cu axă centrală, a căror masă de utilizare corespunde sarcinii aplicate axelor atunci când vehiculul este încărcat până la masa încărcăturii maxime tehnic autorizate.
- Prin definiție, o singură masă a încărcăturii maxime tehnic autorizate poate fi atribuită unei configurații tehnice date pentru un tip de vehicul, definită printr-un ansamblu de valori posibile ale elementelor din fișa de informații care figurează în anexa II la prezenta directivă. Această definiție – o singură valoare – se aplică, *mutatis mutandis*, la specificațiile tehnice în cauză de la punctele 2.7, 2.8, 2.10, 2.11 și 2.12.
- 2.7. „Masa maximă tehnic autorizată pe axă (m)”: masa corespunzătoare sarcinii statice verticale maxime autorizată transmisă la sol de către axa calculată în funcție de construcția vehiculului și a axei și declarată de către constructorul vehiculului.
- 2.8. „Masa maximă tehnic autorizată pe un grup de axe ( $\mu$ )”: masa corespunzătoare sarcinii statice verticale maxime autorizată transmisă la sol de către grupul de axe, calculată în funcție de construcția vehiculului și a grupului de axe și declarată de către constructorul vehiculului.

- 2.9. „Masa tractabilă”: fie masa unei remorci cu bară de tracțiune sau a unei semiremorci prevăzută cu triunghi de remorcare cuplată la autovehicul, fie masa corespunzătoare unei sarcini aplicate pe axele unei remorci sau remorci cu axă centrală cuplată la autovehicul.
- 2.10. „Masa tractabilă maximă tehnic autorizată (TM)”: masa tractabilă maximă declarată de către constructor.
- 2.11. „Masa maximă tehnic autorizată pe un punct de remorcare al unui autovehicul”: masa corespunzătoare sarcinii statice verticale maxime autorizată pe un punct de remorcare în funcție de construcția autovehiculului și/sau a dispozitivului de remorcare și declarat de către constructor. Prin definiție, această masă nu include masa dispozitivului de remorcare în cazul vehiculelor tractoare în deplasare, dar o include în cazul altor vehicule.
- 2.12. „Masa maximă tehnic autorizată pe punct de remorcare al unei semiremorci sau a unei remorci cu axă centrală”: masa corespunzătoare sarcinii statice verticale maxime autorizată transmisă vehiculului tractor prin remorcă asupra punctului de remorcare și declarată de către constructorul remorcii.
- 2.13. „Masa încărcăturii maxime tehnic autorizate a ansamblului (MC)”: valoarea maximă a sumei maselor autovehiculului încărcat și a remorcii tractate încărcate, în funcție de construcția autovehiculului și declarată de către constructor.
- 2.14. „Elevator de axă”: un dispozitiv montat în permanență pe vehicul pentru a reduce sau pentru a crește sarcina pe axă sau pe axe, după condițiile de încărcare a vehiculului:
- fie prin ridicarea roților până când acestea nu mai ating solul sau prin coborârea lor la nivelul solului,
  - fie fără a ridica roțile (de exemplu în cazul suspensiilor pneumatice sau a altor sisteme),
- cu scopul de a reduce uzura pneurilor atunci când vehiculul nu este încărcat la întreaga lui capacitate și/sau de a facilita demarajul unor autovehicule sau al unor ansambluri de vehicule pe un teren alunecos prin creșterea sarcinii pe axul motor.
- 2.15. „Axă suplimentară”: o axă care poate să fie ridicată/coborâtă cu ajutorul unui elevator de axe conform punctului 2.14 prima liniuță.
- 2.16. „Axă descărcabilă”: o axă a cărei sarcină poate fi modificată, fără ca ea să fie ridicată, cu ajutorul unui elevator de axe conform punctului 2.14 liniuța a doua.
- 2.17. „Suspensie pneumatică”: un sistem de suspensie a cărui elasticitate este asigurată în proporție de 75 % cel puțin printr-un resort pneumatic.
- 2.18. „Suspensie recunoscută drept echivalentă unei suspensii pneumatice”: un sistem de suspensii pentru axe sau grup de axe corespunzând cerințelor de la punctul 7.11.
- 2.19. „Tip de vehicul”: vehiculele care nu se deosebesc în punctele esențiale cum ar fi:
- constructorul;
  - categoria de vehicule, astfel cum este definită în anexa II la Directiva 70/156/CEE;
  - aspectele esențiale referitoare la construcție și model, cum ar fi:
    - pentru vehiculele din categoria  $M_2$  și  $M_3$ :
      - șasiu/caroserie cu structură autoportoare, fără/cu etaj, rigidă/articulată (diferențe evidente și fundamentale);
      - suspensia axei motoare: pneumatică sau echivalentă/nepneumatică și neechivalentă;
      - numărul axelor;
    - pentru vehiculele din categoria N:
      - șasiu/planșeu (diferențe evidente și fundamentale);

- suspensia axei motoare: pneumatică sau echivalentă/nepneumatică și neechivalentă;
- numărul de axe.
- pentru vehiculele din categoria O:
  - șasiu/caroserie cu structură autoportoare (diferențe evidente și fundamentale), remorcă cu bară de tracțiune/semiremorcă/remorcă cu axă centrală;
  - sistem de frânare: fără frâne/frânare cu inerție/frână continuă;
  - numărul de axe.

În sensul prezentului punct, aspectele referitoare la construcție și concepție cum ar fi, mai ales, ampatamentul, concepția axelor, suspensia, direcția, pneurile și modificările corespunzătoare dispozitivului corector al frânelor pe axe, sau adăugarea sau eliminarea supapelor de reducere legate de configurația tractorului de semiremorcă și a camionului, și elementele legate de șasiuri (de exemplu motor, rezervoare de carburant, transmisie etc.) nu sunt considerate puncte esențiale.

### 3. CEREREA DE OMOLOGARE CE DE TIP:

- 3.1. Cererea de omologare CE de tip, în temeiul articolului 3 din Directiva 70/156/CEE pentru un tip de vehicul în ceea ce privește masa și dimensiunile sale, este depusă de către constructorul vehiculului.
- 3.2. Cererea este însoțită de o fișă de informații, al cărei model figurează în anexa II la prezenta directivă.
- 3.3. Vehiculul sau vehiculele conforme caracteristicilor descrise în anexa II la prezenta directivă și care sunt evaluate de către serviciul tehnic însărcinat să efectueze încercările și verificările pentru omologare, reprezentative pentru tipul care trebuie omologat, trebuie să fie prezentate acestui serviciu tehnic.

### 4. ACORDAREA OMOLOGĂRII CE DE TIP

- 4.1. Dacă respectă recomandările relevante, omologarea CE de tip prevăzută la articolul 4 alineatul (3) din Directiva 70/156/CEE este eliberată.
- 4.2. Anexa III la prezenta directivă cuprinde un model de certificat de omologare CE de tip.
- 4.3. Orice decizie luată în conformitate cu prezenta directivă, de acordare, prelungire sau refuzare a omologării de tip este transmisă statelor membre în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 4 alineatul (6) din Directiva 70/156/CEE.
- 4.4. Fiecărui tip de vehicul omologat i se atribuie un număr de omologare de tip conform anexei VII la Directiva 70/156/CEE. Un stat membru nu acordă același număr unui alt tip de vehicul.

### 5. MODIFICĂRI ALE OMOLOGĂRILOR DE TIP

- 5.1. În cazul modificării unei omologări de tip eliberate prin aplicarea prezentei directive, se aplică dispozițiile articolului 5 din Directiva 70/156/CEE.

### 6. CONFORMITATEA PRODUCȚIEI

- 6.1. Măsurile care vizează asigurarea conformității producției sunt adoptate în conformitate cu dispozițiile prevăzute la articolul 10 din Directiva 70/156/CEE.

### 7. CERINȚE

#### 7.1. Măsurarea masei vehiculului în deplasare și repartitia acesteia pe axe

Masa vehiculului în deplasare și repartitia ei pe axe sunt măsurate pe vehiculele prezentate în conformitate cu punctul 3.3, în poziție imobilă, roțile aflându-se în linie dreaptă.

Dacă masele cântărite nu se abat cu mai mult de 3 % de la masele declarate de către constructor pentru configurația tehnică corespunzătoare tipului de vehicul sau nu se abat cu mai mult de 5 % atunci când este vorba de un vehicul din categoria N<sub>1</sub>, O<sub>1</sub>, O<sub>2</sub> sau M<sub>2</sub> care nu depășește 3,5 tone, masele în



deplasare și repartiția lor pe axe declarate de către constructor vor fi utilizate în sensul cerințelor care urmează. Dacă nu, se vor utiliza masele măsurate și, în acest caz, serviciul tehnic poate, dacă este necesar, să facă măsurători suplimentare la vehicule, altele decât cele prevăzute la punctul 3.3.

## 7.2. **Măsurarea dimensiunilor**

Lungimea, lățimea și înălțimea standard sunt măsurate, în conformitate cu dispozițiile de la punctul 2.4, la vehiculele în deplasare prevăzute la punctul 3.3.

Dacă acestea se abat de la dimensiunile declarate de constructor pentru configurațiile tehnice corespunzătoare tipului de vehicul, dimensiunile măsurate vor fi utilizate în sensul cerințelor care urmează și, în acest caz, serviciul tehnic poate, dacă este necesar, să facă măsurători suplimentare la vehicule, altele decât cele prevăzute la punctul 3.3.

## 7.3. **Dimensiuni maxime autorizate pentru vehicule**

### 7.3.1. *Lungimea maximă*

7.3.1.1. Autovehicul: după cum se specifică la punctul 1.1 din anexa I la Directiva 96/53/CE.

7.3.1.2. Remorcă (cu excepția semiremorcilor): după cum se specifică la punctul 1.1 din anexa I la Directiva 96/53/CE.

7.3.1.3. Autobuz sau autocar articulat: după cum se specifică la punctul 1.1 din anexa I la Directiva 96/53/CE.

7.3.1.4. Semiremorcă:

Este necesar ca distanța prevăzută la punctul 7.3.1.4.1 să fie măsurată neținându-se seama de dispozitivele menționate la punctul 2.4.1 și distanța prevăzută la punctul 7.3.1.4.2 trebuie măsurată fără nici o excepție.

7.3.1.4.1. Distanța, măsurată orizontal pe planul longitudinal al vehiculului, între axul pivotului de remorcă și extremitatea spate a unei semiremorci, nu poate fi superioară unei limite fixate la punctul 1.6 din anexa I la Directiva 96/53/CE.

7.3.1.4.2. Distanța, măsurată orizontal, între axul pivotului de remorcă și un punct oarecare al extremității față a unei semiremorci, nu poate depăși 2,04 m, astfel cum prevede punctul 4.4 din anexa I la Directiva 96/53/CE.

### 7.3.2. *Lățimea maximă*

7.3.2.1. Pentru orice vehicul: după cum se specifică la punctul 1.2 din anexa I la Directiva 96/53/CE.

7.3.2.2. Suprastructurile fixe sau mobile ale vehiculelor din categoria N și O special concepute pentru transportul de mărfuri la temperatură controlată și a căror grosime a pereților laterali, inclusiv izolația, depășește 45 mm: după cum se specifică la punctul 1.2 din anexa I la Directiva 96/53/CE.

### 7.3.3. *Înălțime maximă*

7.3.3.1. Pentru orice vehicul: după cum se specifică la punctul 1.3 din anexa I la Directiva 96/53/CE.

## 7.4. **Calcularea repartiției masei**

### 7.4.1. *Metodă de calcul*

7.4.1.1. În sensul calculului repartiției masei descris în continuare, constructorul furnizează serviciului tehnic însărcinat cu textele, sub forma unui tabel sau sub orice altă formă adecvată, informațiile necesare pentru a cunoaște, pentru fiecare configurație tehnică din cadrul unui tip de vehicul, definită prin fiecare ansamblu de valori posibile ale tuturor elementelor din anexa II la prezenta directivă, masele corespunzătoare: masa încărcăturii maxime tehnic autorizate a vehiculului, masele maxime tehnic autorizate pe axe și pe grup de axe, masa tractabilă maximă tehnic autorizată și masa încărcăturii maxime tehnic autorizate a ansamblului.

7.4.1.2. Calculele necesare sunt efectuate astfel încât să garanteze respectarea următoarelor cerințe pentru fiecare configurație tehnică din cadrul tipului de vehicul. În acest scop, calculele pot fi limitate la cazurile cele mai defavorabile.

- 7.4.1.3. În cerințele care urmează, simbolurile  $M$ ,  $m_i$ ,  $\mu_j$ ,  $TM$  și  $MC$  desemnează parametrii următori, pentru care cerințele stabilite la punctul 7.4 trebuie să fie îndeplinite:
- $M$  = masa încărcăturii maxime tehnic autorizate a vehiculului,
- $m_i$  = masa maximă tehnic autorizată pe axă desemnată prin „i” (i fiind o cifră de la 1 la numărul total de axe ale vehiculului),
- $\mu_j$  = masa maximă tehnic autorizată pe axă izolată sau pe grup de axe desemnate prin „j” (j fiind o cifră de la 1 la numărul de axe izolate sau grupe de axe),
- $TM$  = masa tractabilă maximă tehnic autorizată și
- $MC$  = masa încărcăturii maxime tehnic autorizate a ansamblului.
- 7.4.1.4. În cazul unei axe izolate, desemnate prin „i” ca axă și prin „j” ca grup de axe,  $m_i = \mu_j$  prin definiție.
- 7.4.1.5. În cazul vehiculelor echipate cu axe descărcabile, se efectuează următoarele calcule, suspensia acestor axe fiind încărcată în poziția ei normală de funcționare. În cazul vehiculelor echipate cu axe suplimentare, se efectuează următoarele calcule, axele fiind coborâte.
- 7.4.1.6. Pentru grupul de axe, constructorul indică legile de repartitie între axe a masei totale aplicate grupului (prezentând, de exemplu, formulele de repartitie sau grafice de repartitie).
- 7.4.1.7. În cazul semiremorcilor și al remorcilor cu axă centrală, în sensul calculelor următoare, punctul de remorcire este considerat o axă desemnată prin „O”, și masele corespunzătoare  $m_o$  și  $\mu_o$  sunt definite, prin convenție, drept masa maximă tehnic autorizată pe punctul de cuplare al remorcii.
- 7.4.2. *Cerințe pentru vehiculele din categoria N și O, cu excepția caravelor remorcate*
- 7.4.2.1. Suma maselor  $m_i$  nu poate fi inferioară masei  $M$ .
- 7.4.2.2. Pentru fiecare grup de axe desemnate prin „j”, suma maselor  $m_i$  pe axe nu poate fi inferioară masei  $\mu_j$ . În plus, fiecare masă  $m_i$  nu poate fi inferioară unei părți din  $\mu_j$  aplicată pe axa „i”, așa cum este ea determinată prin legile de repartitie a masei acestui grup de axe.
- 7.4.2.3. Suma maselor  $\mu_j$  nu poate fi inferioară masei  $M$ .
- 7.4.2.4. Masa în deplasare, plus masa corespunzătoare pentru 75 kg înmulțită cu numărul de pasageri, plus masa maximă tehnic autorizată pe punctul de remorcire, nu poate depăși masa  $M$ .
- 7.4.2.5. Când vehiculul este încărcat până la masa lui  $M$  conform uneia dintre situațiile aplicabile descrise la punctele 7.4.2.5.1 - 7.4.2.5.3, masa corespunzând sarcinii aplicate asupra axei „i” nu poate fi superioară masei  $m_i$  de pe această axă, iar masa corespunzătoare sarcinii aplicate pe axă izolată sau un grup de axe „j” nu poate fi superioară masei  $\mu_j$ . În plus, masa corespunzătoare sarcinii pe axa motoare sau suma maselor corespunzătoare sarcinilor pe axele-motor trebuie să reprezinte cel puțin 25 % din masa  $M$ .
- 7.4.2.5.1. Vehicule tractate și autovehicule, altele decât vehiculele tractoare:
- 7.4.2.5.1.1. Repartiția uniformă a masei în cazul vehiculelor complete sau completate, cu excepția celor care sunt menționate la punctul 7.4.2.5.1.2: vehiculul în deplasare cu o masă de 75 kg plasată pe fiecare loc destinat pasagerilor este încărcat până la masa lui  $M$ , sarcina utilă fiind uniform repartizată pe partea destinată transportului de mărfuri.
- 7.4.2.5.1.2. Repartiția extremă a masei (încărcătură neuniformă) în cazul vehiculelor fie incomplete, fie de uz special care implică transportul exclusiv de încărcături repartizate neuniform: constructorul trebuie să declare pozițiile extreme autorizate posibile ale centrului de greutate al sarcinii utile și/sau al caroseriei și/sau al echipamentelor sau al amenajărilor interioare (de exemplu între 0,50 m până la 1,30 m în fața primei axe spate). Verificarea trebuie să se refere la toate pozițiile posibile ale acestui centru de greutate, vehiculul în deplasare, cu o masă de 75 kg aplicată pe fiecare loc destinat pasagerilor, fiind încărcat până la masa lui  $M$ .
- 7.4.2.5.2. Vehicule tractoare de remorci (tractoare rutiere) și camioane destinate de asemenea tractării unei remorci cu axă centrală.
- 7.4.2.5.2.1. Aceleași calcule ca la punctul 7.4.2.5.1.1 (în cazul vehiculelor complete sau completate, altele decât cele concepute pentru uz special) sau ca la punctul 7.4.2.5.1.2 (în cazul vehiculelor

incomplete sau concepute pentru uz special) sunt efectuate în următoarele situații posibile care sunt relevante:

- (a) fără nici o sarcină pe punctul de remorcare (cu excepția tractoarelor rutiere, cele care corespund masei dispozitivului de remorcare dacă acesta este montat de către constructor și care este inclusă în masa vehiculului în deplasare în conformitate cu punctul 2.5);
- (b) o sarcină corespunzătoare sarcinii maxime a dispozitivului de remorcare declarat de către constructor, dacă acesta nu instalează dispozitivul de remorcare, fiind aplicată pe punctul de remorcare, se deduce din sarcina utilă;
- (c) o sarcină corespunzând masei maxime tehnic autorizată pe punctul de remorcare, fiind aplicată pe punctul de remorcare, se deduce din sarcina utilă.

7.4.2.5.3. Vehicule tractoare de semiremorci (tractoare de semiremorci)

7.4.2.5.3.1. În cazul vehiculelor complete sau completate: constructorul trebuie să declare pozițiile extreme ale axului plăcii de remorcare. Verificarea trebuie să urmărească toate pozițiile posibile ale axului plăcii de remorcare, vehiculul în deplasare, cu o masă de 75 kg aplicată pe fiecare loc destinat pasagerilor, fiind încărcat până la masa M (sarcina utilă fiind aplicată pe axul plăcii de remorcare).

7.4.2.5.3.2. În cazul vehiculelor incomplete: aceleași verificări ca la punctul 7.4.2.5.3.1 sunt efectuate în baza pozițiilor extreme autorizate ale axului plăcii de remorcare, declarate de către constructor.

7.4.2.6. Când un vehicul de categoria N este încărcat până la masa M și când axa spate (desemnată prin „n” drept axă) sau grupul său de axe spate (desemnat „q” drept grup de axe) este încărcat până la masa  $m_n$  sau  $\mu_q$ , masa portantă pe axă sau pe axele directoare nu poate fi inferioară procentului de 20 % din M.

7.4.2.7. MC nu poate depăși M + TM.

7.4.3. Cerințe pentru autobuze și autocare

7.4.3.1. Se aplică cerințele de la punctele 7.4.2.1 - 7.4.2.3 și de la punctul 7.4.2.7.

7.4.3.2. Masa vehiculului în deplasare, plus masa Q definită în tabelul de la punctul 7.4.3.3.1, înmulțită cu numărul total al pasagerilor, plus masa maximă tehnic autorizată pe punctul de remorcare, plus masele B și BX definite la punctul 7.4.3.3.1, nu poate depăși masa M.

7.4.3.3. Când vehiculul incomplet este încărcat până la masa M conform situației descrise la punctul 7.4.2.5.1.2 sau când vehiculul complet sau completat în deplasare este încărcat în maniera descrisă la punctul 7.4.3.3.1 de mai jos, masa corespunzătoare sarcinii pe fiecare axă nu poate depăși masa  $m_i$  pe fiecare axă, iar masa corespunzătoare sarcinii pe fiecare axă izolată sau grup de axe nu poate depăși masa  $\mu_i$  a acestui grup de axe. În plus, masa corespunzătoare sarcinii pe axa motoare sau suma maselor corespunzătoare sarcinilor pe axele motoare trebuie să corespundă procentului de cel puțin 25 % din masa M.

7.4.3.3.1. Vehiculul în deplasare este încărcat cu o masă Q pe fiecare loc destinat pasagerilor, un număr SP, corespunzând numărului de pasageri care călătoresc în picioare, masele Q uniform repartizate pe suprafața rezervată pasagerilor care călătoresc în picioare  $S_1$ , o masă egală cu B (kg) uniform repartizată în compartimentele pentru bagaje și, dacă este cazul, o masă egală cu BX (kg) uniform repartizată pe suprafața acoperișului prevăzută pentru a duce bagaje, unde:

$S_1$  este suprafața rezervată pasagerilor care călătoresc în picioare, așa cum va fi ea definită în viitoarea directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind dispozițiile speciale pentru vehiculele din categoria  $M_2$  și  $M_3$ . Până la adoptarea acestei directive,  $S_1$  este determinată în maniera definită în Regulamentele CEE/NU nr. 36 (doc. E/CEE/TRANS/505/Rev.1, Add. 35) și nr. 53 (doc. E/CEE/TRANS/505/Rev. 1, Add. 51).

SP, declarat de către constructor, nu poate fi superior valorii  $S_1/S_{Sp}$ , unde  $S_{Sp}$  este spațiul convențional prevăzută pentru un pasager care călătorește în picioare și precizat în tabelul de mai jos;

B (kg), declarat de către constructor, este o valoare numerică de cel puțin  $100 \times V$  (V fiind volumul total al compartimentelor pentru bagaje, în  $m^3$ );

BX, declarat de către constructor, exercită o sarcină specifică de cel puțin  $75 \text{ kg/m}^2$  pe ansamblul suprafeței acoperișului prevăzută să ducă bagaje.

Q și  $S_{sp}$  au valorile indicate în tabelul de mai jos:

Clasa vehiculului	Q (kg) masa unui pasager	$S_{sp}$ (m <sup>2</sup> /pasager) Spațiu convențional pentru un pasager care călătorește în picioare
Clasa I și A (*)	68	0,125
Clasa II	71 (**)	0,15
Clasa III și B	71 (**)	Nici un pasager

(\*) Dacă un vehicul de clasa a II-a sau de clasa a III-a sau B trebuie să fie omologat ca vehicul de clasa I sau A, nu trebuie, în sensul omologării acestor ultime clase, să se țină seama de masa bagajelor transportate în compartimentele pentru bagaje care nu sunt accesibile decât din exteriorul vehiculului.

(\*\*) Inclusiv 3 kg de bagaje de mână.

7.4.3.4. Când un vehicul se află în deplasare sau este încărcat în maniera descrisă la punctul 7.4.3.3.1, masa corespunzătoare sarcinii pe axa față sau pe grupul de axe față nu poate fi inferioară procentului din M definit în tabelul următor:

Condiții de încărcare	Clasa I și A		Clasa II		Clasa III și B	
	Rigid	Articulat	Rigid	Articulat	Rigid	Articulat
Gol	20	20	25	20	25	20
Încărcat	25	20	25	20	25	20

7.4.4. *Cerințe pentru vehiculele din categoria  $M_2$  sau  $M_3$ , altele decât autobuze și autocare, și pentru caravanele remorcate*

Se aplică cerințele de la punctele 7.4.2.1 - 7.4.2.4 și de la punctul 7.4.2.7. În plus, când un vehicul incomplet este încărcat până la masa sa M conform situațiilor descrise la punctul 7.4.2.5.1.2 sau atunci când vehiculul complet sau completat în deplasare este încărcat până la masa sa M în maniera descrisă în apendicele de la anexa II la Directiva 92/21/CEE a Consiliului <sup>(1)</sup>, masa corespunzătoare sarcinii pe fiecare axă nu poate depăși masa  $m_i$  pe acea axă și masa corespunzătoare sarcinii pe fiecare axă izolată sau grup de osii nu poate depăși masa  $\mu_i$  pe acel grup de axe. În plus, masa corespunzătoare sarcinii pe axa motoare sau suma maselor corespunzătoare sarcinilor pe axele motoare trebuie să reprezinte cel puțin 25 % din M.

7.5. **Condiții care trebuie verificate pentru a clasa un vehicul în categoria vehiculelor de teren (anexa II punctul 4 din Directiva 70/156/CEE)**

7.5.1. Serviciul tehnic verifică dacă vehiculul complet sau completat, sau vehiculul tractor de semiremorci (tractor de semiremorci) fără placă de remorcare, trebuie să fie considerat vehicul de teren în conformitate cu cerințele din anexa II la Directiva 70/156/CEE.

7.5.2. Pentru celelalte vehicule incomplete, această verificare nu se efectuează decât la cererea constructorului.

7.6. **Manevrabilitate**

7.6.1. Este necesar ca orice autovehicul și orice semiremorcă să se poată manevra, în fiecare din cele două sensuri, urmând o traiectorie circulară completă de 360° în interiorul unei suprafețe definite de două cercuri concentrice, cercul exterior având o rază de 12,50 m și cercul interior, o rază de 5,30 m, nici unul dintre punctele extreme ale vehiculului (cu excepția elementelor proeminente prevăzute la punctul 2.4.2 referitor la lățimea vehiculului) nedepășind circumferințele acestor cercuri.

Pentru autovehiculele și pentru semiremorcile echipate cu un elevator de axe (punctul 2.14), această cerință are aceeași valoare în cazul în care axa sau axele sunt în poziție ridicată (în sensul punctului 2.14).

Respectarea cerințelor menționate mai sus se verifică în următorul mod.

7.6.1.1. *Autovehicule*

Extremitatea față a autovehiculului trebuie să urmeze circumferința cercului exterior (figura A).

<sup>(1)</sup> JO L 129, 14.5.1992, p. 1, directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 95/48/CE (JO L 233, 30.9.1995, p. 73).

7.6.1.2. *Semiremorci*

O semiremorcă corespunde recomandărilor de la punctul 7.6.1 dacă ampatamentul ei nu depășește:

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

unde L este lățimea semiremorcii, ampatamentul fiind, în sensul prezentului punct, distanța dintre axul punctului de remorcă și linia mediană a axelor non-directoare ale boghiului; dacă una sau mai multe axe non-directoare ale boghiului sunt echipate cu un elevator (punctul 2.14), ampatamentul care se ia în considerare este cel mai lung dintre ampatamentele cu axă (axe) ridicată(e) sau cu axă (axe) coborâtă(e). În cazul în care există dubii, autoritatea de omologare poate cere efectuarea unei schițe așa cum prevede punctul 7.6.1.

7.6.2. *Cerințe suplimentare pentru vehiculele din categoria M<sub>2</sub> sau M<sub>3</sub> și N*

Vehiculul fiind imobil și roțile directoare ale acestuia astfel orientate încât, dacă vehiculul s-ar pune în mișcare, extremitatea față a acestuia ar descrie un cerc cu o rază de 12,50 m, un plan vertical tangent pe latura vehiculului care este dirijată către exteriorul cercului se stabilește prin marcarea unei linii pe sol. În cazul unui vehicul articulat din categoria M<sub>2</sub> sau M<sub>3</sub>, cele două părți rigide sunt aliniate pe plan.

Când vehiculul avansează, într-o parte sau într-alta, urmând traiectoria cercului cu raza de 12,50 m, nici unul dintre elementele sale nu poate să depășească planul vertical cu mai mult de 0,80 m (a se vedea figura B), în cazul unui vehicul rigid, sau de mai mult de 1,20 m (a se vedea figura C), în cazul unui vehicul articulat din categoria M<sub>2</sub> sau M<sub>3</sub>.

Pentru vehiculele echipate cu un elevator de axe, această cerință are aceeași valoare pentru cazul în care axa sau axele sunt în poziție ridicată (în sensul punctului 2.14).

Pentru vehiculele din categoria N cu axe suplimentare în poziție ridicată sau axe descărcabile în poziție descărcată, cifra de 0,80 m se înlocuiește cu 1,00 m.

## 7.6.3. În egală măsură, recomandările de la punctul 7.6.1 și 7.6.2 pot fi verificate la cererea constructorului, cu ajutorul unui calcul echivalent adecvat sau al unei demonstrații geometrice.

Figura A

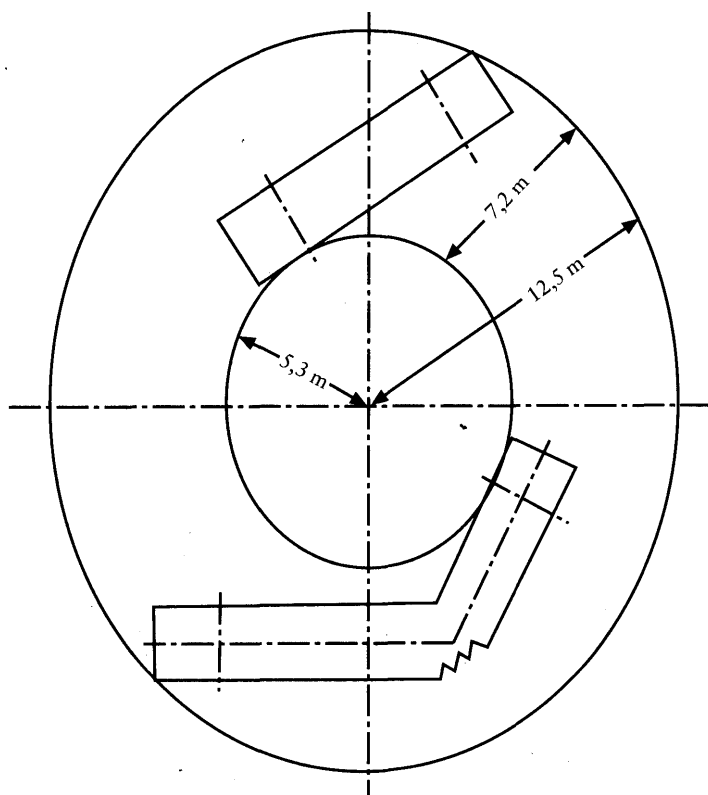


Figura B

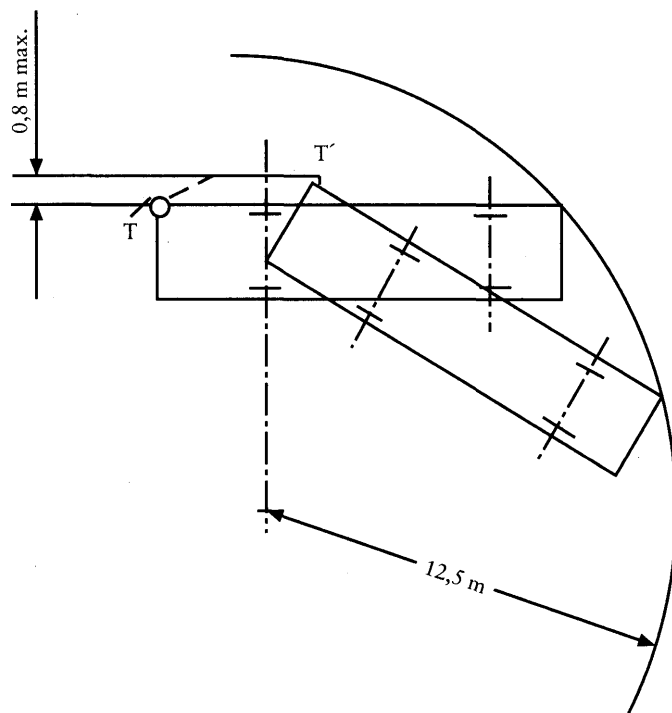
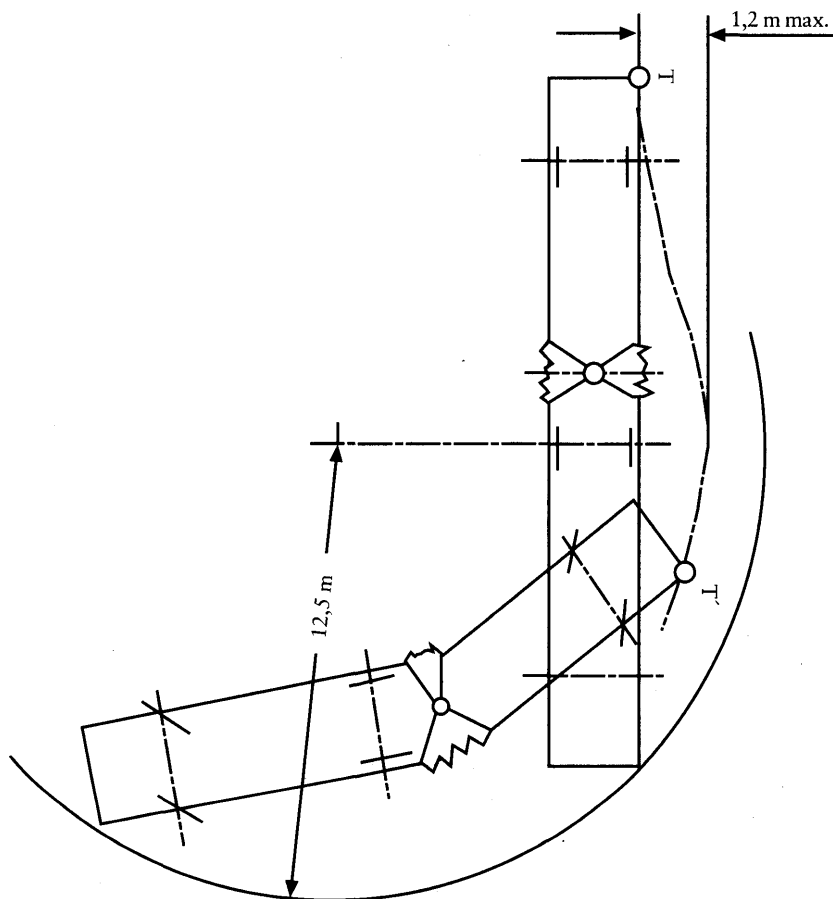


Figura C



- 7.6.4. În cazul vehiculelor incomplete, constructorul declară dimensiunile maxime autorizate ale vehiculului pentru care acesta trebuie verificat în raport cu cerințele de la punctele 7.6.1 și 7.6.2.
- 7.7. **Cerințe suplimentare pentru autovehiculele din categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub>**  
Masa tractabilă maximă tehnic autorizată nu trebuie să depășească 3 500 kg.
- 7.8. **Masa maximă tehnic autorizată pe punctul de remorcare al autovehiculelor și instrucțiuni de montare a cuplajului**
- 7.8.1. Masa maximă tehnic autorizată pe punctul de remorcare al unui autovehicul conceput pentru a tracta o remorcă cu axă mediană și a cărui masă tractabilă maximă tehnic autorizată depășește 3,5 tone trebuie să fie cel puțin egală cu 10 % din masa lui tractabilă maximă tehnic autorizată sau cu 1 000 kg, valoarea care se scade fiind cea mai mică dintre cele două, adunată, pentru autovehiculele altele decât vehiculele tractoare, cu masa dispozitivului de remorcare dacă, din construcție, vehiculul a fost echipat cu un astfel de dispozitiv, sau cu masa maximă autorizată a dispozitivului de remorcare dacă, din construcție, vehiculul nu a fost echipat cu un astfel de dispozitiv.
- 7.8.2. Masa maximă tehnic autorizată pe punctul de remorcare al unui autovehicul conceput pentru a tracta o remorcă cu axă mediană și a cărui masă tractabilă maximă tehnic autorizată nu depășește 3,5 tone trebuie să fie cel puțin echivalentă cu 4 % din masa încărcăturii maxime tehnic autorizate sau cu 25 kg, valoarea care se scade fiind cea mai mică dintre cele două, adunată, pentru autovehiculele altele decât vehiculele tractoare, cu masa dispozitivului de remorcare dacă, din construcție, vehiculul a fost echipat cu un astfel de dispozitiv, sau cu masa maximă autorizată a dispozitivului de remorcare, dacă, din construcție, vehiculul nu a fost echipat cu un astfel de dispozitiv.
- 7.8.3. În cazul unui autovehicul a cărui masă a încărcăturii maxime tehnic autorizate nu depășește 3,5 tone, constructorul trebuie să precizeze, în manualul de utilizare, condițiile în care dispozitivul de remorcare poate fi fixat la autovehicul.  
Când este cazul, condițiile prevăzute mai sus includ masa maximă tehnic autorizată în punctul de remorcare al autovehiculului, masa maximă autorizată a dispozitivului de remorcare, punctele de fixare a dispozitivului de remorcare pe autovehicul și consola maxim autorizată a dispozitivului de remorcare.
- 7.9. **Capacitatea de demarare în rampă**  
Autovehiculele tractând o remorcă și încărcate la masa încărcăturii maxime tehnic autorizate a ansamblului trebuie să poată demara de cinci ori pe o rampă având înclinația de cel puțin 12 % în decurs de cinci minute.
- 7.10. **Raportul puterea motorului/masa maximă**  
Autovehiculele trebuie să ofere o putere a motorului de cel puțin 5 kilowați pe tonă la masa încărcăturii maxime tehnic autorizate a ansamblului. Puterea furnizată se măsoară în conformitate cu dispozițiile Directivei 80/1 269/CEE a Consiliului (<sup>1</sup>).
- 7.11. **Condiții privind echivalența între anumite suspensii pneumatice și nepneumatice pentru axa motoare a vehiculelor**
- 7.11.1. La cererea constructorului, serviciul tehnic verifică echivalența unei suspensii nepneumatice cu o suspensie pneumatică pentru axa motoare (axele motoare).  
Pentru a fi recunoscută ca fiind echivalentă unei suspensii pneumatice, o suspensie nepneumatică trebuie să corespundă următoarelor criterii:
- 7.11.1.1. când masa suspendată pe o axă motoare sau un grup de axe suportă pe o durată scurtă o oscilație verticală liberă, de frecvență slabă, frecvența și amortizarea, măsurate când dispozitivul de suspensie suportă sarcina maximă, trebuie să se înscrie în limitele definite la punctele 7.11.1.2 - 7.11.1.5;
- 7.11.1.2. fiecare axă trebuie să fie echipată cu amortizoare hidraulice. Pe grupul de axe, amortizoarele trebuie să fie astfel poziționate încât să reducă la minimum oscilațiile grupelor de axe;
- 7.11.1.3. coeficientul de amortizare mediu  $D_m$  trebuie să fie superior cu 20 % față de amortizarea critică pentru o suspensie în stare de funcționare normală, adică echipată cu amortizoare hidraulice îndeplinindu-și funcția;
- 7.11.1.4. coeficientul de amortizare  $D_r$  al suspensiei, după sedimentarea sau neutralizarea tuturor amortizoarelor hidraulice, nu trebuie să depășească 50 % din  $D_m$ ;

(<sup>1</sup>) JO L 375, 31.12.1980, p. 46, directivă astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 89/491/CEE (JO L 238, 15.8.1989, p. 43).

7.11.1.5. frecvența masei suspendate pe axă sau pe grupul de axe motoare la o oscilație verticală liberă și de scurtă durată nu trebuie să depășească 2,0 Hz;

7.11.1.6. definițiile frecvenței și a amortizării suspensiei sunt prezentate la punctul 7.11.2. Procedurile de încercare care permit măsurarea frecvenței și a amortizării sunt definite la punctul 7.11.3.

7.11.2. *Definiția frecvenței și a amortizării*

În această definiție, se presupune o masă suspendată  $M$  (kg) pe o axă motoare sau grup de axe motoare. Axa sau grupul de axe prezintă între acoperirea rutieră și masa suspendată o rigiditate verticală totală de  $K$  newtoni/metru (N/m) și un coeficient de amortizare total de  $C$  newtoni/metru pe secundă (N/m),  $Z$  fiind egal cu deplasarea verticală a masei suspendate. Ecuația mișcării de oscilație liberă a masei suspendate este următoarea:

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

Frecvența de oscilație a masei suspendate  $F$  (Hz) este:

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

Amortizarea este critică atunci când  $C = C_0$ ,

unde:

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

Coeficientul de amortizare, exprimat ca o fracție a amortizării critice, este  $C/C_0$ .

În cazul unei oscilații tranzitorii libere a masei, mișcarea verticală a masei va urma o curbă sinusoidală atenuată (figura 2). Frecvența poate fi evaluată măsurându-se timpul în care sunt observabile ciclurile de oscilație. Amortizarea poate fi evaluată măsurându-se înălțimea vârfurilor de oscilație succesive care se produc în aceeași direcție. Presupunând că amplitudinile vârfurilor primelor cicluri de oscilație și ale secundelor sunt  $A_1$  și  $A_2$ , coeficientul de amortizare  $D$  este:

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

„ln” fiind logaritmul natural al coeficientului de amplitudine.

7.11.3. *Procedura de încercare*

Pentru a stabili experimental coeficientul de amortizare  $D_m$ , coeficientul de amortizare  $D_r$ , după înlocuirea suspensiei hidraulice și a frecvenței  $F$  a suspensiei, vehiculul încărcat trebuie:

- să treacă cu viteză redusă ( $5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$ ) peste o treaptă de 80 mm prezentând profilul indicat în figura 1. Oscilația tranzitorie de analizat în planul frecvenței și al amortizării se produce după ce roțile axei motoare au părăsit treapta sau
- să fie supraîncărcat prin șasiu astfel încât sarcina axului motor să atingă o dată și jumătate valoarea statică maximă. Oscilația rezultată se calculează imediat după ce vehiculul înfrânat este eliberat sau
- să fie ridicat de șasiu astfel încât masa suspendată să se ridice cu 80 mm deasupra axei motoare. Oscilația rezultată se calculează imediat după ce vehiculul înfrânat este eliberat sau
- să fie supus altor proceduri, în măsura în care constructorul a dovedit echivalența acestora, convingând serviciul tehnic.

Vehiculul trebuie să fie echipat cu un captor de deplasare verticală, montat între axul motor și șasiu, imediat deasupra axului motor. Pornind de la înregistrare, intervalul de timp dintre vârful primei și



al celei de a doua compresii poate fi măsurat pentru a obține amortizarea. Pentru grupele de axe motoare tandem, captoarele trebuie să fie plasate între fiecare axa motoare și șasiul aflat imediat deasupra.

Pneurile trebuie să fie umflate la presiunea adecvată recomandată de către constructor pentru încercările privind masa vehiculului.

Testul destinat să verifice echivalența suspensiei se efectuează cu masa maximă tehnic autorizată pe axă sau grup de axeși se presupune că echivalența acoperă toate masele inferioare.

Figura 1

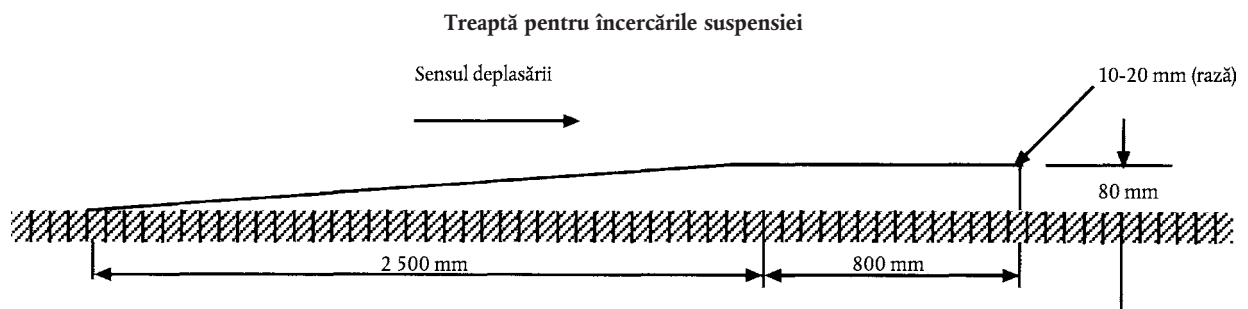
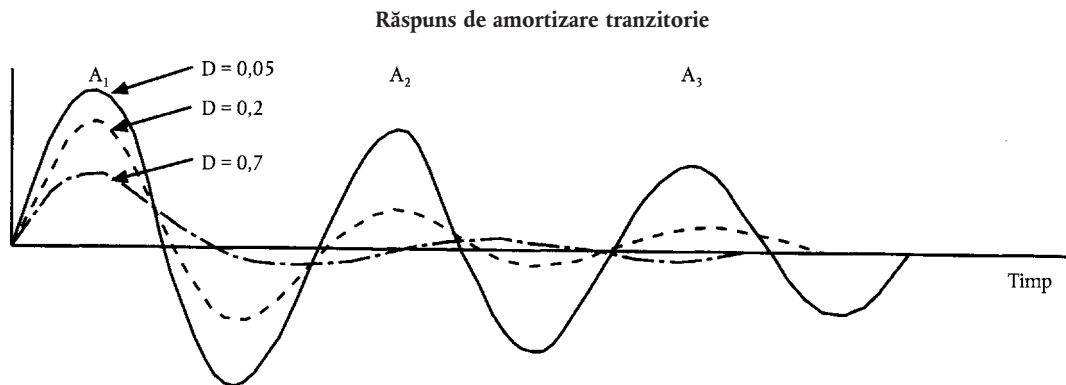


Figura 2



## ANEXA II

## FIȘĂ DE INFORMAȚII Nr....

în temeiul anexei I la Directiva 70/156/CEE a Consiliului privind omologarea CE de tip a anumitor categorii de vehicule și a remorcilor acestora în ceea ce privește masele și dimensiunile lor

(Directiva 97/27/CE a Parlamentului European și a Consiliului)

Următoarele informații sunt furnizate, după caz, în trei exemplare și sunt însoțite de un cuprins. Orice desen trebuie transmis la scara corespunzătoare și cu suficiente detalii în format A4 sau într-un dosar de format A4. Fotografii, dacă există, trebuie să prezinte suficiente detalii.

Dacă sistemele, componentele sau unitățile tehnice separate au elemente de control electronice, trebuie transmise informații privind performanțele acestora.

0. GENERALITĂȚI
- 0.1. Marca (numele comercial al constructorului): .....
- 0.2. Tipul vehiculului (vehiculelor): .....
- 0.2.1. Denumirea sau denumirile comerciale generale: .....
- 0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă sunt indicate pe vehicul <sup>(b)</sup>: .....
- 0.3.1. Amplasarea marcajului: .....
- 0.4. Categoria vehiculului <sup>(c)</sup>: .....
- 0.5. Denumirea și adresa constructorului: .....
- 0.6. Amplasarea și modul de așezare al plăcilor și al inscripțiilor regulamentare: .....
- 0.6.1. Pe șasiu: .....
- 0.6.2. Pe caroserie: .....
- 0.8. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....
1. CARACTERISTICI GENERALE DE CONSTRUCȚIE ALE VEHICULULUI
- 1.1. Fotografii și/sau desene ale unui vehicul reprezentativ: .....
- 1.2. Schema laterală a ansamblului vehiculului: .....
- 1.3. Numărul de axe și de roți: .....
- 1.3.1. Numărul și amplasarea axelor cu roți duble: .....
- 1.3.2. Numărul și amplasarea axelor directoare: .....

*Note de subsol:*

Generalități: Numerele punctelor și notele de subsol utilizate în prezenta fișă de informații corespund celor menționate în anexa I la Directiva 70/156/CEE. Punctele care nu au relevanță în sensul prezentei directive au fost omise.

Nota de subsol (e) înseamnă „Stabilite astfel încât să prezinte în mod clar valoarea actuală pentru fiecare configurație tehnică a tipului de vehicul”.

Nota de subsol (nd) înseamnă „Standard ISO 612 – 1978, punctul 6.18.1”.

- 1.3.3. Axe motoare (număr, amplasare, cuplarea unei alte punți): .....
- 1.4. Șasiu (dacă este cazul) (desenul de ansamblu): .....
- 1.6. Amplasarea și poziția motorului: .....
- 1.7. Cabina de conducere (avansată sau acoperită) <sup>(7)</sup>: .....
- 1.9. A se preciza dacă autovehiculul este conceput pentru a tracta semiremorci sau alte remorci și dacă remorca este o semiremorcă, o remorcă cu bară de tracțiune sau o remorcă cu axă mediană; a se preciza dacă este vorba de un vehicul prevăzut pentru transportul de mărfuri la temperatură controlată:
2. MASE ȘI DIMENSIUNI <sup>(8)</sup> (kg și mm) (a se vedea, eventual, trimerile la schițe)
- 2.1. Ampatament <sup>(9)</sup> (la sarcină maximă) <sup>(10)</sup>: .....
- 2.1.1. Pentru semiremorci: .....
- 2.1.1.1. Distanța dintre axul plăcii de remorcare și extremitatea spate a semiremorci: .....
- 2.1.1.2. Distanța maximă între axul plăcii de remorcare și un punct oarecare din partea din față a semiremorci: .....
- 2.1.1.3. Ampatamentul semiremorci, astfel cum este definit la punctul 7.6.1.2 din anexa I la prezenta directivă: .....
- 2.2. Pentru vehiculele tractoare de semiremorci: .....
- 2.2.1. Avansul plăcii de remorcare (maxim și minim; se indică valorile autorizate în cazul unui vehicul incomplet) <sup>(11)</sup>: .....
- 2.2.2. Înălțimea maximă a plăcii (standardizată) <sup>(12)</sup>: .....
- 2.3. Ecartamentul (ecartamentele) și lățimea (lățimile) axelor: .....
- 2.3.1. Ecartamentul fiecărei axe directoare <sup>(13)</sup>: .....
- 2.3.2. Ecartamentul celorlalte axe <sup>(14)</sup>: .....
- 2.3.3. Lățimea celei mai late axe spate: .....
- 2.4. Gama dimensiunilor vehiculului (standard):
- 2.4.1. Pentru șasiu fără caroserie:
- 2.4.1.1. Lungime <sup>(15)</sup>: .....
- 2.4.1.1.1. Lungime maximă admisă: .....
- 2.4.1.1.2. Lungime minimă admisă: .....
- 2.4.1.2. Lățime <sup>(16)</sup>: .....
- 2.4.1.2.1. Lățime maximă admisă: .....
- 2.4.1.2.2. Lățime minimă admisă: .....
- 2.4.1.3. Înălțimea (în deplasare) <sup>(17)</sup> (când suspensia este reglabilă în înălțime, se indică poziția de deplasare normală): .....
- 2.4.1.4. Consolă față <sup>(18)</sup>: .....
- 2.4.1.5. Consolă spate <sup>(19)</sup>: .....
- 2.4.1.5.2. Consolă minimă și maximă admisă a punctului de remorcare <sup>(20)</sup>: .....

- 2.4.1.8. Poziții extreme autorizate ale centrului de greutate al caroseriei și/sau al amenajărilor interioare și/sau al sarcinii utile: .....
- 2.4.1.9. Distanța între axe (pentru vehicule cu axe multiple): .....
- 2.4.2. Pentru șasi carosate:
- 2.4.2.1. Lungime (l): .....
- 2.4.2.1.1. Lungimea suprafeței de încărcare: .....
- 2.4.2.2. Lățime (b): .....
- 2.4.2.2.1. Grosimea pereților (în cazul unui vehicul prevăzut pentru transportul de mărfuri la temperatură controlată): .....
- 2.4.2.3. Înălțimea (în deplasare) (h) (când suspensia este reglabilă în înălțime, se indică poziția de deplasare normală): .....
- 2.4.2.4. Consolă față (m): .....
- 2.4.2.5. Consolă spate (n): .....
- 2.4.2.8. Poziții extreme autorizate ale centrului de greutate al sarcinii utile (în cazul unei sarcini neuniforme): .....
- 2.4.2.9. Distanța între axe (pentru vehiculele cu axe multiple): .....
- 2.6. Masa vehiculului carosat, și echipat cu un dispozitiv de remorcare dacă este vorba de un vehicul tractor dintr-o categorie alta decât M<sub>1</sub>, în stare de funcționare, sau masa șasiului cu cabină dacă constructorul nu amplasează caroseria și/sau dispozitivul de remorcare [cu lichid de răcire, lubrifianti, carburant, 100 % alte lichide cu excepția apelor uzate, utilajelor, roții de rezervă și a conducătorului, și, pentru autobuze și autocare, masa însoțitorului (75 kg), dacă în vehicul este prevăzut un loc pentru acesta] (o) (e): .....
- 2.6.1. Repartiția acestei mase între axe și, în cazul unei semiremorci sau al unei remorci cu axă mediană, sarcina în punctul de remorcare (e): .....
- 2.7. Masa minimă a vehiculului completat declarată de către constructor, în cazul unui vehicul incomplet: .....
- 2.7.1. Repartiția acestei mase între axe și, în cazul unei semiremorci sau al unei remorci cu axă mediană, sarcina în punctul de remorcare: .....
- 2.8. Masa încărcăturii maxime tehnic autorizate declarată de către constructor (v) (e): .....
- 2.8.1. Repartiția acestei mase între axe și, în cazul unei semiremorci sau al unei remorci cu axă mediană, sarcina în punctul de remorcare (e): .....
- 2.9. Masa maximă tehnic autorizată pe fiecare axă (e): .....
- 2.10. Masa maximă tehnic autorizată pe fiecare grup de axe (e): .....
- 2.11. Masa tractabilă maximă tehnic autorizată a autovehiculului (e): .....
- 2.11.1. Remorcă cu bară de tracțiune: .....
- 2.11.2. Semiremorcă: .....
- 2.11.3. Remorcă cu axă mediană: .....
- 2.11.3.1. Raport maxim între consola de remorcare (p) și ampatament: .....
- 2.11.4. Masa încărcăturii maxime tehnic autorizate a ansamblului: .....
- 2.11.6. Masa maximă a remorcii fără dispozitiv de frânare: .....
- 2.12. Masa maximă tehnic autorizată în punctul de remorcare: .....
- 2.12.1. a autovehiculului: .....

- 2.12.2. a semiremorcii sau a remorcii cu axă mediană: .....
- 2.13. Masa maximă autorizată a dispozitivului de remorcare (dacă acesta nu este montat de către constructor):  
.....
- 2.14.1. Raportul putere motor/masă maximă tehnic autorizată a ansamblului (în kW/kg) (conform definiției de la punctul 7.10 din anexa I la prezenta directivă): .....
- 2.16. Mase de înmatriculare/în circulație prevăzute (opțional: când aceste valori sunt furnizate, ele sunt verificate în conformitate cu cerințele din anexa IV) <sup>(1)</sup>: .....
- 2.16.1. Masa încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație prevăzută (mai multe poziții posibile pentru fiecare configurație tehnică) <sup>(1)</sup>: .....
- 2.16.2. Masa încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație prevăzută pe fiecare axă și, în cazul unei semiremorci sau al unei remorci cu axă mediană, sarcina prevăzută în punctul de remorcare declarată de către constructor atunci când aceasta este inferioară masei maxime autorizate în punctul de remorcare al acestora (mai multe poziții posibile pentru fiecare configurație tehnică) <sup>(1)</sup>: .....
- 2.16.3. Masa maximă autorizată de înmatriculare/în circulație prevăzută pe fiecare grup de axe (mai multe poziții posibile pentru fiecare configurație tehnică) <sup>(1)</sup>: .....
- 2.16.4. Masa tractabilă maximă autorizată de înmatriculare/în circulație prevăzută (mai multe poziții posibile pentru fiecare configurație tehnică) <sup>(1)</sup>: .....
- 2.16.5. Masa maximă autorizată de înmatriculare/în circulație prevăzută a ansamblului (mai multe poziții posibile pentru fiecare configurație tehnică) <sup>(1)</sup>: .....
5. AXE
- 5.1. Descrierea fiecărei axe: .....
- 5.2. Marcă: .....
- 5.3. Tip: .....
- 5.4. Axă (axe) suplimentară (suplimentare): .....
- 5.4.1. Amplasare, marcă și tip: .....
- 5.5. Axă (axe) descărcabilă (descărcabile): .....
- 5.5.1. Amplasare, marcă și tip: .....
6. SUSPENSIE
- 6.1. Destinația mecanismelor suspensiei: .....
- 6.2. Tipul și natura suspensiei fiecărei axe, grup de axe sau roți: .....
- 6.2.1. Reglajul nivelului: da/nu
- 6.2.3. Suspensie pneumatică pentru axa motoare (axele motoare): da/nu
- 6.2.3.1. Suspensie de axă motoare (axe motoare) echivalentă unei suspensii pneumatice: da/nu
- 6.2.3.2. Frecvența și amortizarea oscilației verticale a masei suspendate: .....
- 6.3. Caracteristicile elementelor elastice ale suspensiei (model, caracteristicile materialelor și dimensiuni): ....  
.....
- 6.4. Stabilizatoare: da/nu
- 6.5. Amortizoare: da/nu

<sup>(1)</sup> Punctele 2.16.12-2.16.5 nu exclud posibilitatea ca mase maxime de înmatriculare/în circulație suplimentare să fie acceptate de către autoritățile naționale însărcinate cu înmatricularea.

- 6.6. PNEURI ȘI ROȚI
- 6.6.1. Combinația (combinațiile) pneuri/roți [la pneuri se indică specificația dimensiunilor, indicele de capacitate de sarcină minimă, simbolul categoriei de viteză minimă; la roți se indică dimensiunea (dimensiunile) jantei și decalajul (decalajele)] <sup>(\*)</sup>: .....
- .....
- 6.6.1.1. Axa nr. 1: .....
- 6.6.1.2. Axa nr. 2: .....
- etc.
- 6.6.3. Presiunea (presiunile) pneurilor recomandată (recomandate) de către constructorul vehiculului: .....  
..... (kilo-pascali) <sup>(\*)</sup>
8. FRÂNE
- 8.3. Comanda și transmisia sistemelor de frânare ale remorcii pentru vehiculele concepute să tracteze o remorcă:  
.....
9. CAROSERIE
- 9.1. Tipul de caroserie: .....
- 9.10.3. Locuri: .....
- 9.10.3.1. Număr: .....
- 9.10.3.2. Amplasare și dispoziție: .....
- 9.17. Plăci regulamentare: .....
- 9.17.1. Fotografii și/sau desene care să arate amplasamentul plăcilor și al inscripționărilor regulamentare și a numărului de pe șasiu: .....
- 9.17.2. Fotografii și/sau desene care să arate partea oficială a plăcilor și a inscripționărilor (de exemplu, indicarea dimensiunilor): .....
11. LEGĂTURI ÎNTRE VEHICULELE TRACTOARE ȘI REMORCI SAU SEMIREMORCI
- 11.1. Clasa și tipul dispozitivului (dispozitivelor) de remorcare, montate sau de montat: .....
- 11.2. Caracteristicile D, U, S și V ale dispozitivului (dispozitivelor) de remorcare montat (montate) sau caracteristicile minime D, U, S și V ale dispozitivului (dispozitivelor) de remorcare de montat .....  
decanewtoni.
- 11.3. Instrucțiuni privind montarea dispozitivului de remorcare pe vehicul și fotografiile sau desenele punctelor de remorcare pe vehicul indicate de către constructor; se furnizează informațiile suplimentare necesare dacă tipul de cuplaj în cauză este rezervat unui anumit tip de vehicul: .....
- 11.4. Informații privind montarea cârligelor și soclurilor de remorcaj speciale: .....
- .....
13. DISPOZIȚII SPECIALE REFERITOARE LA AUTOBUZE ȘI AUTOCARE
- 13.1. Clasa de autobuz sau de autocar: .....
- 13.2. Numărul de locuri pentru pasageri care călătoresc în picioare: .....
- 13.3. Numărul de scaune (pasageri și însoțitor): .....
- 13.3.1. Scaunul însoțitorului: da/nu <sup>(\*)</sup>

<sup>(\*)</sup> Se șterg mențiunile necorespunzătoare.

- 13.6. Volumul compartimentului pentru bagaje: ..... m<sup>3</sup>
- 13.7. Suprafața destinată transportului de bagaje pe acoperiș: ..... m<sup>2</sup>

INFORMAȚII SUPLIMENTARE PENTRU VEHICULELE DE TEREN

- 2.4.1. Pentru șasiu fără caroserie
- 2.4.1.4.1. Unghiul de atac (na): ..... grade
- 2.4.1.5.1. Unghiul de degajare (nb): ..... grade
- 2.4.1.6. Garda la sol (astfel cum este definită în anexa II la Directiva 70/156/CEE a Consiliului, secțiunea A punctul 4.5):
- 2.4.1.6.1. între axe: .....
- 2.4.1.6.2. sub axa (axele) față: .....
- 2.4.1.6.3. axa (axele) spate: .....
- 2.4.1.7. Unghi de rampă (nc): ..... grade
- 2.4.2. Pentru șasiu carosat
- 2.4.2.4.1. Unghi de atac (na): ..... grade
- 2.4.2.5.1. Unghi de depărtare (nb): ..... grade
- 2.4.2.6. Garda la sol (astfel cum este definită în anexa II la Directiva 70/156/CEE a Consiliului, secțiunea A, punctul 4.5):
- 2.4.2.6.1. între axe: .....
- 2.4.2.6.2. sub axa (axele) față: .....
- 2.4.2.6.3. sub axa (axele) spate: .....
- 2.4.2.8. Unghi de rampă (nc): ..... grade
- 2.4.5. Capacitatea de demarare în rampă (vehicul fără remorcă ..... procent):
- 4.9. Blocajul diferențialului: da/nu/opțional (!)

(!) Se șterg mențiunile necorespunzătoare.

## ANEXA III

## MODEL

[Format maxim: A4 (210 × 297 mm)]

## CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

(vehicul)

<p>Ștampila autorității</p>
---------------------------------

Comunicare privind:

- omologarea de tip
- prelungirea omologării de tip <sup>(1)</sup>
- refuzul omologării de tip <sup>(1)</sup>
- retragerea omologării de tip <sup>(1)</sup>

pentru un tip de vehicul în temeiul Directivei 97/27/CE privind masele și dimensiunile anumitor categorii de autovehicule și ale remorcilor acestora și de modificare a Directivei 70/156/CEE.

Numărul de omologare CE de tip: .....

Motivul prelungirii: .....

## SECȚIUNEA I

- 0.1. Marca (numele comercial al constructorului): .....
- 0.2. Tipul vehiculului: .....
- 0.2.1. Denumirea sau denumirile comerciale generale: .....
- 0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă este indicat pe vehicul: .....
- 0.3.1. Amplasarea marcatului: .....
- 0.4. Categoria vehiculului: .....
- 0.5. Denumirea și adresa constructorului: .....
- Denumirea și adresa constructorului răspunzător de executarea ultimei etape de construcție a vehiculului: .....
- .....
- 0.8. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....

<sup>(1)</sup> Se șterg mențiunile necorespunzătoare.



## SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare (dacă este cazul): a se vedea addendumul
  2. Serviciul tehnic răspunzător de efectuarea încercărilor: .....
  3. Data raportului de încercare: .....
  4. Numărul raportului de încercare: .....
  5. Observații (dacă este cazul): a se vedea addendumul
  6. Locul: .....
  7. Data: .....
  8. Semnătura: .....
  9. Se anexează cuprinsul dosarului descriptiv depus la autoritatea de omologare, care poate fi obținut la cerere.
-

## Apendice

## la certificatul de omologare de tip nr. ...

privind omologarea de tip anumitor categorii de autovehicule și a remorcilor acestora în temeiul Directivei 97/27/CE

1. Informații suplimentare
  - 1.0. Dimensiunile care depășesc dimensiunile maxime autorizate la punctul 7.3 din anexa I la Directiva 97/27/CE (aplicarea articolului 3 și 7 din directivă): da/nu <sup>(1)</sup>
    - 1.1. Lungimea (standard): .... mm (vehicul complet sau completat)
      - 1.1.1. Lungimea suprafeței de încărcare
      - 1.1.2. Distanța dintre axul plăcii de remorcare și un punct oarecare din față al semiremorcii
      - 1.1.3. Distanța dintre axul plăcii de remorcare și extremitatea spate a semiremorcii
    - 1.2. Lățimea (standard): .... mm (vehicul complet sau completat)
    - 1.3. Înălțimea (standard): .... mm (vehicul complet sau completat)
    - 1.4. Lungimea maximă admisă: .... mm (vehicul complet sau completat)
    - 1.5. Lățimea maximă admisă: .... mm (vehicul complet sau completat)
    - 1.6. Poziții extreme admise ale centrului de greutate al caroseriei și/sau al amenajărilor interioare și/sau al echipamentelor și/sau al sarcinii utile (vehicul incomplet sau încărcat neuniform):
    - 1.7. Masa vehiculului în deplasare <sup>(2)</sup>
      - 1.7.1. Masa încărcăturii maxime tehnic autorizate a vehiculului <sup>(2)</sup>: .... kg
    - 1.9. Masa maximă tehnic autorizată pe axă <sup>(2)</sup>:
      - 1.9.1. Prima axă: .... kg  
A doua axă <sup>(1)</sup>: .... kg  
A treia axă <sup>(1)</sup>: .... kg  
A patra axă <sup>(1)</sup>: .... kg  
A cincea axă <sup>(1)</sup>: .... kg
    - 1.11. Masa maximă tehnic autorizată pe grupul de axe <sup>(2)</sup>:
      - 1.11.1. Primul grup de axe: .... kg  
Al doilea grup de axe <sup>(1)</sup>: .... kg
    - 1.13. Masa încărcăturii maxime tehnic autorizate a ansamblului:
    - 1.14. Axe suplimentare:
    - 1.15. Axe descărcabile:
    - 1.17. Masa tractabilă maximă tehnic autorizată a autovehiculului <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>:
      - 1.17.1. Remorcă cu bară de tracțiune <sup>(1)</sup>:
      - 1.17.2. Semiremorcă <sup>(1)</sup>:
      - 1.17.3. Remorcă cu axă mediană <sup>(1)</sup>:
      - 1.17.4. Remorcă fără frână <sup>(1)</sup>:

<sup>(1)</sup> Se șterg mențiunile necorespunzătoare.

<sup>(2)</sup> Prezentat astfel încât să indice în mod clar valoarea reală pentru fiecare configurație tehnică a tipului de vehicul.

- 1.18. Masa maximă tehnic autorizată în punctul de remorcare al autovehiculului/al semiremorcii sau al remorcii cu axă mediană <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>: .... kg
- 1.19. Masa maximă autorizată a dispozitivului de remorcare (dacă acesta nu este montat de către constructor): ..... kg
- 1.20. Masele încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație prevăzute <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup>:
- 1.20.1. Masa încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație prevăzută (mai multe poziții posibile pentru fiecare configurație tehnică) <sup>(2)</sup>:
- 1.20.2. Masa încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație prevăzută pe fiecare axă și, în cazul unei semiremorcii sau al unei remorci cu axă mediană, sarcina prevăzută în punctul de remorcare declarată de către constructor atunci când aceasta este inferioară masei tehnic autorizate în punctul de remorcare (mai multe poziții posibile pentru fiecare configurație tehnică) <sup>(2)</sup>:
- 1.20.3. Masa maximă autorizată de înmatriculare/în circulație prevăzută pe fiecare grup de axe (mai multe poziții posibile pentru fiecare configurație tehnică) <sup>(2)</sup>
- 1.20.4. Masa tractabilă maximă autorizată de înmatriculare/în circulație prevăzută (mai multe poziții posibile pentru fiecare configurație tehnică) <sup>(2)</sup>:
- 1.20.5. Masa maximă autorizată de înmatriculare/în circulație prevăzută a ansamblului (mai multe poziții posibile pentru fiecare configurație tehnică) <sup>(2)</sup>:
- 1.21. Suspensie pneumatică pentru axa motoare: da/nu <sup>(1)</sup>
- 1.22. Suspensia axei motoare recunoscută ca fiind echivalentă unei suspensii pneumatice: da/nu <sup>(1)</sup>
- 1.23. Vehicul de teren: da/nu <sup>(1)</sup>
- 1.24. Numărul de pasageri:
  - 1.24.1. Numărul de scaune <sup>(2)</sup>:
  - 1.24.2. Numărul de locuri pentru pasagerii care călătoresc în picioare în cazul vehiculelor din categoriile M<sub>2</sub> și M<sub>3</sub> <sup>(2)</sup>:
- 1.25. Fotografii sau desene ale componentelor de fixare ale dispozitivului de remorcare de pe vehicul.

<sup>(1)</sup> Se taie mențiunile necorespunzătoare.

<sup>(2)</sup> Prezentat astfel încât să indice în mod clar valoarea reală pentru fiecare configurație tehnică a tipului de vehicul.

<sup>(3)</sup> Se completează numai atunci când această informație este dată în fișa de informații.

## ANEXA IV

Prezenta anexă cuprinde procedura uniformă prevăzută la articolul 4 din prezenta directivă permițând determinarea „masei încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație” în fiecare stat membru și cerințele tehnice uniforme pentru axele descărcabile și suplimentare prevăzute la articolul 5 din prezenta directivă.

## 1. Definiții

Conceptele care urmează sunt aplicabile în cadrul articolului 4 din prezenta directivă, până când o modificare a acestora va introduce masele autorizate maxime armonizate. În sensul prezentei anexe se înțelege prin:

- 1.0. „încărcătură indivizibilă”: o încărcătură care, în vederea transportului rutier, nu poate fi divizată în două sau mai multe încărcături fără cheltuieli și risc de daune imprudente și care nu poate fi, din cauza masei sau a dimensiunilor, transportată de către un vehicul ale cărui masă și dimensiuni sunt conforme cu masa și dimensiunile maxime autorizate în vigoare într-un stat membru;
- 1.1. „masa încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație”: masa maximă a vehiculului încărcat la care vehiculul însuși trebuie să fie înmatriculat sau introdus în circulație într-un stat membru, la cererea constructorului vehiculului;
- 1.1.1. Pentru orice configurație tehnică a tipului de vehicul, așa cum este definită printr-un ansamblu de valori posibile ale componentelor aflate în fișa de informații care figurează în anexa II la prezenta directivă, o serie de mase ale încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație prevăzute pot fi furnizate de către constructorul vehiculului în momentul omologării de tip în baza prezentei directive, pentru ca aceste mase să poată fi verificate în avans de către autoritatea de omologare în conformitate cu cerințele de la punctul 2 din prezenta directivă.
- 1.1.2. Autoritățile statelor membre, fiecare acționând pentru țara respectivă, determină masa încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație a unui vehicul dat după următoarele principii:
- prin definiție, o singură masă a încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație poate fi atribuită unei configurații tehnice date a tipului de vehicul, definită printr-un ansamblu de valori posibile ale elementelor din fișa de informații care figurează în anexa II la prezenta directivă;
  - masa încărcăturii autorizate de înmatriculare/în circulație este determinată ca fiind cea mai mare masă inferioară sau egală cu masa încărcăturii maxime tehnic autorizate, precum și cu masa maximă autorizată a vehiculului aplicabilă în acel stat membru (sau o masă inferioară, la cererea constructorului, în acord cu autoritățile statului membru) și care îndeplinește cerințele prevăzute la punctul 2 din prezenta directivă.
- Acest fapt nu împiedică statele membre să atribuie o masă mai ridicată, în limitele masei încărcăturii tehnic autorizată a vehiculului, fie pentru transportarea unor încărcături indivizibile, fie pentru anumite operațiuni de transport național care nu au un efect notabil asupra concurenței internaționale în materie de transporturi.
- 1.1.3. În ceea ce privește aplicarea directivelor speciale enumerate în anexa IV la Directiva 70/156/CEE, statele membre pot să ceară ca vehiculul să se conformeze dispozițiilor acestor directive, aplicabile categoriei corespunzătoare, în termenii din anexa II la Directiva 70/156/CEE, la valoarea reală a masei încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație a vehiculului și, pentru remorcile cu axă mediană și semiremorci, la valoarea reală a masei corespunzătoare sarcinii exercitate asupra axelor atunci când vehiculul este încărcat la masa încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație.
- 1.1.4. Statele membre pot cere ca masa încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație să nu depindă de pneurile cu care este echipat vehiculul;
- 1.2. „masa maximă autorizată de înmatriculare/în circulație pe axă într-un stat membru”: masa încărcăturii maxime pe axa fixată de către autoritățile aceluia stat membru și la care vehiculul însuși trebuie să fie înmatriculat sau introdus în circulație în acel stat membru, la cererea constructorului vehiculului.
- 1.2.1. Pentru orice configurație tehnică a tipului de vehicul, așa cum este definită printr-un ansamblu de valori posibile ale componentelor aflate în fișa de informații figurând în anexa II din prezenta directivă, o serie de mase ale încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație prevăzute pe axă pot fi furnizate de către constructorul vehiculului în momentul omologării de tip în baza prezentei directive, pentru ca aceste mase să poată fi verificate în avans de către autoritatea de omologare în conformitate cu cerințele de la punctul 2 din prezenta directivă.
- 1.2.2. Autoritățile statelor membre, acționând fiecare pentru țara respectivă, determină masa maximă autorizată de înmatriculare/în circulație pe axă după următoarele principii:

- prin definiție, o singură masă maximă autorizată de înmatriculare/în circulație poate fi atribuită fiecărei axe pentru o configurație tehnică dată a tipului de vehicul, definită printr-un ansamblu de valori posibile ale elementelor din fișa de informații care figurează în anexa II la prezenta directivă;
- masa maximă autorizată de înmatriculare/în circulație pe axă este determinată ca fiind cea mai mare masă inferioară sau egală masei maxime tehnic autorizată pe axă, precum și masei maxime autorizate pe osie aplicabilă în acel stat membru (sau o masă inferioară, la cererea constructorului, în acord cu autoritățile statului membru) și care îndeplinește cerințele stabilite la punctul 2 din prezenta anexă.

Acest lucru nu împiedică statele membre să atribuie o masă mai ridicată, în limitele masei încărcăturii tehnic autorizate pe axă, fie pentru transportarea de încărcături indivizibile, fie pentru anumite operațiuni de transport național care nu au incidență notabilă asupra concurenței internaționale în materie de transporturi.

- 1.2.3. Statele membre pot solicita ca masa maximă autorizată pe axă de înmatriculare/în circulație să nu depindă de pneurile cu care este echipat vehiculul.
- 1.3. „Masă maximă autorizată de înmatriculare/în circulație pe un grup de axe într-un stat membru”: masa încărcăturii maxime a grupului de axe stabilită de către autoritățile aceluia stat membru și la care vehiculul însuși trebuie înmatriculat sau introdus în circulație în acel stat membru, la cererea constructorului.
  - 1.3.1. Pentru orice configurație tehnică a tipului de vehicul astfel cum este ea definită printr-un ansamblu de valori posibile ale componentelor din fișa de informații care figurează în anexa II la prezenta directivă, o serie de mase maxime autorizate de înmatriculare/în circulație prevăzute pe grupul de axe pot fi furnizate de către constructorul vehiculului în momentul omologării de tip în baza prezentei directive, pentru ca aceste mase să poată fi verificate în avans de către autoritățile de omologare în conformitate cu cerințele de la punctul 2 din prezenta anexă.
  - 1.3.2. Autoritățile statelor membre, acționând fiecare pentru țara respectivă, determină masa maximă autorizată de înmatriculare/în circulație pentru grupul de axe după următoarele principii:
    - prin definiție, o singură masă maximă autorizată de înmatriculare/în circulație poate fi atribuită fiecărui grup de axe pentru o configurație tehnică dată pentru tipul de vehicul, definită printr-un ansamblu de valori posibile ale componentelor fișei de informații care figurează în anexa II la prezenta directivă;
    - masa maximă autorizată de înmatriculare/în circulație pe grup de axe este determinată ca fiind cea mai mare masă inferioară sau egală masei maxime tehnic autorizată pe grupul de axe, precum și masei maxime autorizate pe grup de axe aplicabilă în acel stat membru (sau o masă inferioară, la cererea constructorului, în acord cu autoritățile statului membru) și care respectă cerințele stabilite la punctul 2 din prezenta anexă.

Acest lucru nu împiedică statele membre să atribuie o masă mai ridicată, în limitele masei tehnic autorizată pe grup de axe, fie pentru transportarea unor încărcături indivizibile, fie pentru anumite operațiuni de transport național care nu au incidență notabilă asupra concurenței internaționale în materie de transporturi.
  - 1.3.3. Statele membre pot solicita ca masa maximă autorizată de înmatriculare/în circulație pe grup de axe să nu depindă de pneurile cu care este echipat vehiculul.
  - 1.4.1. „Masă tractabilă maximă autorizată de înmatriculare/în circulație într-un stat membru” a unui autovehicul: masa maximă stabilită de către autoritățile aceluia stat membru, care poate fi tractată de autovehicul, declarată de către autoritățile aceluia stat membru și cu care autovehiculul trebuie să fie înmatriculat sau introdus în circulație în acel stat membru, la cererea constructorului vehiculului respectiv.
    - 1.4.1. Pentru orice configurație tehnică a tipului de vehicul așa cum este ea definită printr-un ansamblu de valori posibile ale componentelor aflate în fișa de informații care figurează în anexa II la prezenta directivă, o serie de mase tractabile maxime autorizate de înmatriculare/în circulație prevăzute pot fi furnizate de către constructorul vehiculului în momentul omologării de tip în baza prezentei directive, pentru ca aceste mase să poată fi verificate în avans de către autoritatea de omologare în conformitate cu cerințele punctului 2 din prezenta anexă.
    - 1.4.2. Autoritățile statelor membre, acționând fiecare pentru țara respectivă, determină masa tractabilă maximă autorizată de înmatriculare/în circulație după următoarele principii:
      - prin definiție, o singură masă tractabilă maximă autorizată de înmatriculare/în circulație poate fi atribuită unei configurații tehnice date pentru tipul de vehicul, definită printr-un ansamblu de valori posibile ale elementelor din fișa de informații care figurează în anexa II la prezenta directivă;
      - masa tractabilă maximă autorizată de înmatriculare/în circulație este determinată ca fiind cea mai mare masă inferioară sau egală masei tractabile maxime tehnic autorizate, precum și masei maxime autorizate aplicabile în acel stat membru (sau o masă inferioară, la cererea constructorului, în acord cu autoritățile statului membru) și care respectă recomandările stabilite la punctul 2 din prezenta anexă.

Acest lucru nu împiedică statele membre să atribuie o masă mai ridicată, în limitele masei tractabile maxime tehnic autorizate a vehiculului, fie pentru transportul unor încărcături indivizibile, fie pentru anumite operațiuni de transport național care nu au incidențe notabile asupra concurenței internaționale în materie de transporturi.

- 1.5. „Masa încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație de ansamblu într-un stat membru”: suma maselor vehiculului încărcat și a remorcii acestuia încărcată și ea, la care autovehiculul trebuie să fie înmatriculat sau introdus în circulație în acel stat membru, la cererea constructorului respectivului vehicul.
- 1.5.1. Pentru orice configurație tehnică a tipului de vehicul, așa cum este ea definită printr-un ansamblu de valori posibile ale componentelor aflate în fișa de informații care figurează în anexa II la prezenta directivă, o serie de mase ale încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație prevăzute ale ansamblului pot fi furnizate de către constructorul vehiculului în momentul omologării de tip efectuate în baza prezentei directive, pentru ca aceste mase să poată fi verificate în avans de către autoritatea de omologare în conformitate cu cerințele punctului 2 din prezenta anexă.
- 1.5.2. Autoritățile statelor membre, acționând fiecare pentru țara respectivă, determină în următorul mod masa încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație a ansamblului unui vehicul dat după următoarele principii:
- prin definiție, și în principiu, o singură masă a încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație a ansamblului poate fi atribuită unei configurații tehnice date a tipului de autovehicul, definită printr-un ansamblu de valori posibile ale elementelor din fișa de informații care figurează în anexa II la prezenta directivă. În același timp, în conformitate cu practica urmată în respectivul stat membru, se poate defini separat o masă a încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație a ansamblului după numărul total prevăzut de axe ale ansamblului, iar această masă poate depinde și de alte caracteristici ale ansamblului prevăzut, precum tipul de transport prevăzut (de exemplu, containerele ISO de 40 de picioare în transport combinat etc.);
  - masa încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație a ansamblului este determinată ca fiind cea mai mare masă inferioară sau egală masei tehnice autorizate a ansamblului, precum și maselor maxime autorizate aplicabile în acel stat membru (sau o masă inferioară, la cererea constructorului, în acord cu autoritățile statului membru) și care îndeplinește cerințele stabilite la punctul 2 din prezenta anexă.

Acest lucru nu împiedică statele membre să atribuie o masă mai ridicată, în limitele masei încărcăturii tehnic autorizate a ansamblului, fie pentru transportul de încărcături indivizibile, fie pentru anumite operațiuni de transport național care nu au incidență notabilă asupra concurenței internaționale în materie de transporturi.

## 2. Determinarea maselor maxime autorizate de înmatriculare/în circulație

- 2.1. Dispozițiile punctului 7.4 din anexa I la prezenta directivă se aplică atunci când autoritățile statelor membre determină diferitele mase maxime autorizate de înmatriculare/în circulație. În acest scop, simbolurile M, m<sub>1</sub>, μ, TM și MC utilizate desemnează, respectiv, masa încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație a vehiculului, masa maximă autorizată de înmatriculare/în circulație pe axă desemnată prin „1”, pe axă izolată sau grup de axe desemnată prin „j”, masa tractabilă maximă autorizată de înmatriculare/în circulație și masa încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație a ansamblului.
- 2.2. Determinarea masei tractabile maxime autorizate de înmatriculare/în circulație a unui autovehicul
- 2.2.1. Masa tractabilă maximă tehnic autorizată de înmatriculare/în circulație a unui autovehicul destinat tractării unei remorci, fie că este vorba despre un vehicul tractor, fie că nu, este cea mai mică dintre următoarele valori:
- (a) masa tractabilă maximă tehnic autorizată, care depinde de construcția și performanțele vehiculului și/sau de puterea dispozitivului mecanic de remorcare;
  - (b) pentru vehiculele destinate numai tractării remorcilor fără frână de serviciu: jumătate din masa vehiculului în stare de funcționare, cu maximum 0,750 tone;
  - (c) pentru vehiculele a căror masă maximă nu depășește 3,5 tone, destinate numai tractării de remorci echipate cu frâne de serviciu: masa încărcăturii maxime autorizate de înmatriculare/în circulație a vehiculului sau, pentru vehiculele de teren (a se vedea punctul 7.5 din anexa I), o dată și jumătate această masă cu un maximum de 3,5 tone;
  - (d) pentru vehiculele a căror masă maximă depășește 3,5 tone, destinate numai tractării de remorci echipate cu un sistem de frânare de serviciu prin inerție: 3, 5 tone;
  - (e) pentru vehiculele a căror masă maximă depășește 3,5 tone, destinate tractării de remorci echipate cu un sistem de frânare continuu: o dată și jumătate masa încărcăturii autorizate de înmatriculare/în circulație a vehiculului,

cu condiția ca toate dispozițiile tehnice pertinente ale Directivei 96/53/CE să fie respectate.

Prin derogare de la dispozițiile punctului 1.4 din prezenta anexă, pentru vehiculele destinate tractării a mai mult de unul dintre tipurile de remorcă prevăzute la literele (b), (c), (d) și (e) de la punctul 2.2.1, se pot defini până la trei diferite mase tractabile maxime autorizate de înmatriculare/în circulație, pentru fiecare configurație tehnică a tipului de vehicul, în funcție de caracteristicile acuplărilor de frânare ale autovehiculului: una pentru remorcile fără frână de serviciu, una pentru remorcile cu frână inerțială și una pentru remorcile echipate cu un sistem de frânare continuu. Masele sunt determinate în modul prevăzut mai jos, aplicându-se literele (b), (c), (d), și (e) de la punctul 2.2.1.

O masă inferioară celei care este astfel determinată poate fi acceptată de către statul membru la cererea constructorului.

3. **Condiții tehnice referitoare la montarea de axe suplimentare sau descărcabile pe vehicule (anexa I punctele 2.14-2.16)**

- 3.1. Orice vehicul poate fi autorizat cu una sau mai multe axe suplimentare sau descărcabile.
- 3.2. Dacă un vehicul este echipat cu una sau mai multe axe suplimentare sau descărcabile (anexa I punctele 2.14-2.16), trebuie să se asigure că, oricare ar fi condițiile de conducere, cu excepția celor menționate la punctul 3.5, masele maxime autorizate de înmatriculare/în circulație pe axe și grupuri de axe nu sunt depășite. În acest scop, axa suplimentară sau descărcabilă trebuie să fie coborâtă automat la nivelul solului, dacă axa sau axele cele mai apropiate de grupul de axe față sau de axa față a autovehiculului sunt încărcate la sarcina maximă autorizată de înmatriculare/în circulație.
- 3.3. Indicatorul sau indicatoarele din cabină indică șoferului dacă axa sau axele suplimentare sau descărcabile ale autovehiculului sau ale remorcii sunt înălțate.
- 3.4. Orice elevator de axe plasat sub un vehicul la care se aplică prezenta directivă, precum și sistemele care îi permit acestuia să funcționeze, trebuie să fie astfel concepute și montate încât să fie protejate împotriva oricărei folosiri inadecvate și a oricărei manipulări.
- 3.5. Condiții referitoare la demarajul autovehiculelor pe suprafețe alunecoase.
- 3.5.1. Prin derogare de la dispozițiile punctului 3.2 și pentru a facilita demararea autovehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule pe un sol alunecos și pentru a ameliora tracțiunea pneurilor pe aceste suprafețe, elevatorul de axe poate să acționeze și axa suplimentară sau descărcabilă a unui autovehicul sau a unei semiremorci pentru a crește masa pe axa motoare al autovehiculului, sub rezerva următoarelor condiții:
- masa corespunzătoare sarcinii pe fiecare axă a vehiculului poate fi superioară cu maximum 30 % masei maxime autorizate pe această axă aplicabilă în statul membru, în limita valorii declarate de către constructor numai în acest scop;
  - masa corespunzătoare sarcinii restante pe axa față trebuie să rămână pozitivă (adică, în cazul unei axe spate descărcabile și a unei console-spate lungi, vehiculul nu trebuie să basculeze);
  - axa suplimentară sau descărcabilă nu poate fi acționată decât printr-o comandă specială;
  - după demararea autovehiculului și când acesta atinge viteza de 30 km/h, axa trebuie să fie reîncărcată sau coborâtă automat la nivelul solului.
-