

32003L0019

26.3.2003

JURNALUL OFICIAL AL UNIUNII EUROPENE

L 79/6

**DIRECTIVA 2003/19/CE A COMISIEI
din 21 martie 2003**

**de modificare, în vederea adaptării la progresul tehnic, a Directivei 97/27/CE a Parlamentului European
și a Consiliului privind masele și dimensiunile anumitor categorii de autovehicule și ale remorcilor
acestora**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

Articolul 1

având în vedere Directiva 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 ⁽¹⁾, astfel cum a fost modificată ultima dată prin Directiva 2001/116/CE a Comisiei ⁽²⁾, în special articolul 13 alineatul (2) al celei dintâi,

Anexele I-IV la Directiva 97/27/CE se modifică în conformitate cu anexa la prezenta directivă.

Articolul 2

întrucât:

(1) 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 ⁽³⁾, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2001/85/CE ⁽⁴⁾, este una dintre directivele speciale în cadrul procedurii de omologare CE de tip stabilite de Directiva 70/156/CEE. Dispozițiile Directivei 70/156/CEE privind sistemele, componentele și unitățile tehnice separate ale vehiculelor se aplică, prin urmare, Directivei 97/27/CE.

(1) Începând cu 1 octombrie 2003, în ceea ce privește vehiculele care respectă cerințele Directivei 97/27/CE, astfel cum a fost modificată prin prezenta directivă, din motive legate de masele și dimensiunile, statele membre:

(2) Având în vedere experiența dobândită în aplicarea Directivei 97/27/CE, este important să se modifice și să se precizeze anumite dispoziții din aceasta, pentru a asigura uniformitatea interpretării în toate statele membre.

(a) nu pot să refuze acordarea omologării CE de tip sau a omologării naționale de tip pentru un tip de autovehicul din categoria M₂, M₃, N sau O;

(3) Directiva 96/53/CE a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a maselor maxime autorizate în traficul internațional ⁽⁵⁾, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2002/7/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽⁶⁾, mărește dimensiunile autorizate ale anumitor autovehicule, în special lungimea maximă a autobuzelor și autocarelor. Pentru a permite omologarea CE de tip a vehiculelor a căror lungime atinge valoarea maximă autorizată, este necesar să se modifice în consecință dispozițiile Directivei 97/27/CE.

(b) nu pot să refuze, pentru un tip de autovehicul din categoriile M₂, M₃, N sau O, atribuirea maselor de înmatriculare/în circulație, în conformitate cu anexa IV (când este necesar);

(c) nu pot să interzică înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a acestor vehicule.

(2) Începând cu 1 octombrie 2004, statele membre nu acordă omologarea CE de tip și pot să refuze acordarea omologării naționale de tip pentru un tip de vehicul din categoriile M₂, M₃, N sau O din motive legate de masele și dimensiunile sale, dacă nu se respectă cerințele Directivei 97/27/CE, astfel cum a fost modificată prin prezenta directivă.

Articolul 3

Prezenta directivă nu anulează nicio omologare acordată în conformitate cu Directiva 97/27/CE, nici nu împiedică prelungirea acestor omologări în condițiile directivei în temeiul căreia au fost acordate inițial.

Articolul 4

Până la 9 martie 2005, Regatul Unit și Portugalia pot, pe teritoriile lor, să refuze acordarea omologării naționale de tip pentru un tip de autovehicul sau să refuze ori să interzică vânzarea, înmatricularea, introducerea în circulație sau utilizarea unui vehicul sau să considere certificatul său de conformitate nevalabil în înțelesul articolului 7 alineatul (1) din Directiva 70/156/CEE, dacă respectivul vehicul nu satisface criteriile de manevrabilitate specificate la articolul 8a din Directiva 96/53/CE, modificată de Directiva 2002/7/CE a Parlamentului European și a Consiliului.

⁽¹⁾ JO L 42, 23.2.1970, p. 1.

⁽²⁾ JO L 18, 21.1.2002, p. 1.

⁽³⁾ JO L 233, 25.8.1997, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 42, 13.2.2002, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 235, 17.9.1996, p. 59.

⁽⁶⁾ JO L 67, 9.3.2002, p. 47.

Articolul 5

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 30 septembrie 2003 cel târziu. Comisia este informată de îndată de statele membre 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 trimeri.

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

Articolul 6

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

Articolul 7

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 21 martie 2003.

Pentru Comisie

Erkki LIIKANEN

Membru al Comisiei

ANEXĂ

ANEXELE I-IV LA DIRECTIVA 97/27/CE SE MODIFICĂ DUPĂ CUM URMEAZĂ:

A. **Anexa I se modifică după cum urmează:**

1. După titlul de la punctul 2 se adaugă următorul text:
„Definițiile care sunt prevăzute la anexa I (inclusiv notele de subsol) și în anexa II la Directiva 70/156/CEE se aplică prezentei directive.”
2. Punctul 2.4.1 se modifică după cum urmează:
 - (a) a șasea și a șaptea liniuță se înlocuiesc cu următorul text:
„— oglinzi retrovizoare și alte dispozitive pentru vizibilitate indirectă,
— elemente optice și de vizibilitate,”
 - (b) a zecea, a unsprezecea și a douăsprezecea liniuță se înlocuiesc cu următorul text:
„— scări de acces și dispozitive de susținere,
— protecții de cauciuc și dispozitive similare,
— elevatoare, rampe de acces și echipamente similare în stare de funcționare, care nu depășesc 300 mm, cu condiția să nu crească capacitatea de încărcare a vehiculului,”
 - (c) se adaugă a paisprezecea și a cincisprezecea liniuță, cu următorul conținut:
„— brațe de troleu ale vehiculelor cu propulsie electrică,
— parasolare exterioare.”
3. Punctul 2.4.2 se modifică după cum urmează:
 - (a) a șaptea liniuță se înlocuiește cu următorul text:
„— oglinzi retrovizoare și alte dispozitive pentru vizibilitate indirectă,”
 - (b) se adaugă a unsprezecea și a douăsprezecea liniuță, cu următorul conținut:
„— elemente optice și de vizibilitate,
— dispozitive retractabile de ghidare laterală la autobuzele și autocarele destinate exploatării în sisteme «Guided Bus», dacă nu sunt retractate.”
4. A doua liniuță de la punctul 2.4.3 se înlocuiește cu următorul text:
„— pantografe sau brațe de troleu în poziție ridicată.”
5. A doua liniuță de la punctul 2.4.4 se înlocuiește cu următorul text:
„— dispozitivele menționate la punctul 2.4.1.”
6. Punctul 2.5 se înlocuiește cu următorul text:
„2.5. «Masa vehiculului în stare de funcționare» reprezintă masa definită la punctul 2.6 din anexa I la Directiva 70/156/CEE.”
7. A doua frază de la punctul 2.6 se înlocuiește cu următorul text:
„Determinarea categoriei de vehicule se face în conformitate cu anexa II la Directiva 70/156/CEE.”
8. Punctele 2.7, 2.8 și 2.9 se modifică după cum urmează:
 - „2.7. «Masa maximă tehnic admisă pe punte (m)» reprezintă masa care corespunde sarcinii statice verticale maxime admise exercitată de către punte pe suprafața solului, stabilită în funcție de construcția vehiculului și a punții și declarată de producătorul vehiculului.

În cazul vehiculelor din categoria N₁, masa maximă tehnic admisă pe puntea (punțile) din spate nu poate fi depășită cu mai mult 15 %, iar masa de încărcare maximă tehnic admisă a vehiculului nu poate fi depășită cu mai mult de 10 % sau 100 kg, în funcție de care din cele două valori este cea mai scăzută, dispoziție care se aplică numai în cazul unui vehicul care tractează o remorcă, în măsura în care viteza de exploatare este limitată la 80 km/h sau mai puțin.

Producătorul vehiculului precizează în manualul utilizatorului această limită de viteză sau alte condiții de exploatare.
 - 2.8. «Masa maximă tehnic admisă pe un grup de punți (μ)» reprezintă masa care corespunde sarcinii statice verticale maxime admise exercitată pe suprafața solului de către un grup de punți, stabilită în funcție de construcția vehiculului și a grupului de punți și declarată de producătorul vehiculului.
 - 2.9. «Masa tractabilă» reprezintă sarcina totală exercitată pe suprafața solului de către puntea (punțile) vehiculului (vehiculelor) tractat(e).”
9. Punctul 2.11 se înlocuiește cu următorul text:
„2.11. «Masa maximă tehnic admisă pe punctul de cuplare al unui autovehicul» reprezintă masa care corespunde sarcinii statice verticale maxime admise exercitată pe un punct de cuplare în funcție de construcția autovehiculului și/sau a dispozitivului de cuplare și declarată de producător. Prin definiție, această masă nu include masa dispozitivului de cuplare al autovehiculului.”

10. Punctul 2.13 se modifică după cum urmează:

„2.13. «Masa de încărcare maximă tehnic admisă a ansamblului (MC)» reprezintă masa totală a ansamblului care include autovehiculul și remorca (remorcile) sa(le), declarată de producător. În cazul ansamblurilor cu semiremorci sau remorci cu punte mediană, se utilizează masa maximă tehnic admisă pe puntea remorcii, în loc de masa de încărcare maximă tehnic admisă M.”

11. Punctul 2.19 se înlocuiește cu următorul text:

„2.19. «Tipul de vehicul» reprezintă vehiculele care nu diferă în ceea ce privește aspectele esențiale, cum ar fi:

- producătorul;
- aspecte esențiale de construcție și proiectare, cum ar fi:
 - pentru vehicule din categoriile M_2 și M_3 :
 - șasiu/caroserie autoportantă, cu/fără etaj, rigidă/articulată (diferențe evidente și fundamentale);
 - număr de punți;
 - pentru vehicule din categoria N:
 - șasiu/planșeu (diferențe evidente și fundamentale);
 - număr de punți;
 - pentru vehicule din categoria O:
 - șasiu/caroserie autoportantă (diferențe evidente și fundamentale), remorcă cu bară de tracțiune/semiremorcă/remorcă cu punte mediană;
 - sistem de frânare: nefrânat/prin inerție/continuu;
 - număr de punți.

În înțelesul prezentului punct, aspectele referitoare la construcție și proiectare, cum ar fi, în special, ampatamentul, concepția punților, suspensia, direcția, pneurile și modificările corespunzătoare ale dispozitivului corector al frânelor pentru punți sau adăugarea ori eliminarea supapelor reductoare din configurația tractorului cu semiremorcă și a camionului, precum și elementele legate de șasiu (de exemplu, motorul, rezervoarele de combustibil, transmisia etc.) nu sunt considerate elemente esențiale.”

12. Punctul 7.2 se înlocuiește cu următorul text:

„7.2. Măsurarea dimensiunilor

Lungimea, lățimea și înălțimea totale sunt măsurate, în conformitate cu dispozițiile de la punctul 2.4, pe vehiculul (vehiculele) în stare de funcționare prevăzut(e) la punctul 3.3.

Dacă dimensiunile măsurate se abat cu mai mult de 1 % față de dimensiunile declarate de către producător pentru configurațiile tehnice corespunzătoare în cadrul tipului, dimensiunile măsurate sunt utilizate în înțelesul cerințelor de mai jos, iar atunci serviciul tehnic poate, dacă este necesar, să facă măsurători suplimentare pe alte vehicule decât cele prevăzute la punctul 3.3. Cu toate acestea, valorile limită indicate în anexa I la Directiva 96/53/CE nu pot fi depășite.”

13. Punctele 7.4.2.5 și 7.4.2.5.1 se modifică după cum urmează:

„7.4.2.5. În cazul în care vehiculul este încărcat la masa s_a M conform oricăreia dintre situațiile relevante descrise la punctele 7.4.2.5.1 sau 7.4.2.5.2, masa care corespunde sarcinii aplicate pe puntea «i» nu trebuie să depășească masa M_i pe acea punte, iar masa care corespunde sarcinii aplicate pe puntea izolată sau pe grupul de punți «j» nu poate fi mai mare decât masa μ_i .

7.4.2.5.1. Repartizarea uniformă a masei implică faptul că vehiculul în stare de funcționare cu o masă de 75 kg plasată pe fiecare scaun de pasager este încărcat până la masa s_a M, sarcina utilă fiind repartizată în mod uniform pe partea destinată transportului de mărfuri.”

14. Punctele 7.4.2.5.1.1 și 7.4.2.5.1.2 se elimină.

15. Punctul 7.4.2.5.2 se înlocuiește cu următorul text:

„7.4.2.5.2. În caz de repartizare extremă a masei (sarcină neuniformă), producătorul trebuie să declare pozițiile extreme posibile admise ale centrului de greutate al sarcinii utile și/sau al caroseriei și/sau al echipamentelor sau amenajărilor interioare (de exemplu, de la 0,50 m la 1,30 m în fața primei punți din spate), vehiculul în stare de funcționare, cu o masă de 75 kg aplicată pe fiecare scaun de pasager, fiind încărcat până la masa M.”

16. Punctele 7.4.2.5.2.1 până la 7.4.2.5.3.2 se elimină.

17. Punctul 7.4.3.2 se înlocuiește cu următorul text:

„7.4.3.2. Masa vehiculului în stare de funcționare, plus masa Q multiplicată cu numărul de pasageri așezați și în picioare, plus masele WP, B și BX definite la punctul 7.4.3.31, plus masa maximă tehnic admisă la punctul de cuplare, dacă un dispozitiv de cuplare este montat de către producător, nu pot depăși masa M.”

18. Punctul 7.4.3.3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„7.4.3.3.1. Vehiculul în stare de funcționare este încărcat cu: o masă care corespunde numărului P de pasageri așezați, de masă Q: o masă care corespunde numărului SP de pasageri aflați în picioare, de masă Q, repartizată în mod uniform pe suprafața rezervată pasagerilor aflați în picioare S_1 ; dacă este cazul, o masă WP repartizată în mod uniform pe fiecare spațiu pentru scaune cu roțile; o masă egală cu B (kg), repartizată în mod uniform în compartimentele pentru bagaje; o masă egală cu BX (kg), repartizată în mod uniform pe suprafața de plafon prevăzută pentru transportul bagajelor, unde:

P este numărul de locuri pe scaune.

S_1 este suprafața rezervată pasagerilor aflați în picioare. În cazul vehiculelor din clasa III sau B, $S_1 = 0$.

SP, declarat de producător, nu poate fi superior valorii S_1/S_{sp} , unde S_{sp} este spațiul convențional prevăzut pentru un pasager aflat în picioare și precizat în tabelul de mai jos.

WP (kg) este numărul de spații pentru scaune cu roțile înmulțit cu 250 kg, care reprezintă masa unui scaun cu roțile și a utilizatorului acestuia.

B (kg), declarat de către producător, trebuie să aibă o valoare numerică de cel puțin $100 \times V$. Aceasta include compartimentele pentru bagaje sau cufere care pot fi fixate în partea exterioară a vehiculului.

V este volumul total al compartimentelor pentru bagaje, exprimat în m^3 . În cazul omologării unui vehicul din clasa I sau A, volumul compartimentelor pentru bagaje accesibile numai din exteriorul vehiculului nu este luat în considerare.

BX, declarat de producător, este o valoare numerică de cel puțin 75 kg/m^2 . Vehiculele cu etaj nu sunt echipate pentru a transporta bagaje pe plafon, astfel încât pentru aceste vehicule BX are o valoare zero.

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

Clasa vehiculului	Q(kg) masa unui pasager	S_{sp} (m^2 /pasager) spațiu convențional pentru un pasager aflat în picioare
Clasele I și A	68	0,125
Clasa II	71 (*)	0,15
Clasa III și B	71 (*)	Nici unul

(*) Inclusiv 3 kg de bagaje de mână.”

19. Se introduc punctele 7.4.3.3.2 până la 7.4.3.3.2.3:

„7.4.3.3.2. În cazul unui vehicul a cărui capacitate de locuri pe scaune este variabilă, cu suprafața rezervată pasagerilor aflați în picioare (S_1) și/sau echipat pentru transport cu scaune cu roțile, cerințele de la punctele 7.4.3.2 și 7.4.3.3 trebuie determinate pentru fiecare dintre următoarele situații, dacă este cazul.

7.4.3.3.2.1. Ocuparea tuturor scaunelor posibile, apoi a suprafeței rămase pentru pasagerii aflați în picioare (până la capacitatea maximă de pasageri aflați în picioare, declarată de către producător, dacă este atinsă) și, în cazul în care rămâne spațiu, a tuturor locurilor pentru eventuale scaune cu roțile.

7.4.3.3.2.2. Ocuparea întregii suprafețe posibile pentru pasagerii aflați în picioare (până la capacitatea maximă de pasageri aflați în picioare, declarată de către producător), apoi a tuturor scaunelor rămase disponibile pentru pasagerii așezați și, dacă rămâne spațiu, a tuturor locurilor pentru eventuale scaune cu roțile.

7.4.3.3.2.3. Ocuparea tuturor locurilor posibile pentru scaune cu roțile, apoi a suprafeței rămase pentru pasagerii aflați în picioare (până la capacitatea maximă de pasageri aflați în picioare, declarată de producător, dacă este atinsă) și a locurilor rămase disponibile.”

20. Punctul 7.4.3.4. se înlocuiește cu următorul text:

„7.4.3.4. Atunci când vehiculul este în stare de funcționare sau încărcat în modul descris la punctul 7.4.3.3.1, masa care corespunde sarcinii pe puntea din față sau pe grupul de punți din față nu poate fi mai mică decât procentul masei vehiculului în stare de funcționare sau al masei de încărcare maxime tehnic admise «M», definită în tabelul următor:

Clasele I și A		Clasa II		Clasele III și B	
Rigid	Articulat	Rigid	Articulat	Rigid	Articulat
20	20	25 (*)	20	25 (*)	20

(*) Această cifră se reduce la 20 % pentru vehiculele cu trei punți, din clasele II și III, care au două punți directe.”

21. Se introduce punctul 7.4.3.5, cu următorul conținut:

„7.4.3.5. În cazul în care omologarea de tip a unui vehicul trebuie să se facă pentru mai multe clase, punctele 7.4.3.2 și 7.4.3.3 se aplică fiecărei clase.”

22. La punctul 7.4.4, titlul se modifică după cum urmează:

„7.4.4. Cerințe pentru rulotele remorcate”.

23. La punctul 7.6.1, a doua frază se înlocuiește cu următorul text:

„Pentru autovehicule și semiremorci echipate cu dispozitive de ridicare a punților (a se vedea punctul 2.14), această cerință se aplică și pentru cazul în care puntea (punțile) retractabilă (retractabile) se găsește (găsesc) în poziție ridicată sau pentru cazul în care puntea (punțile) descărcabilă (descărcabile) se găsește (găsesc) în poziție descărcată. Această cerință nu se aplică dispozitivelor auxiliare de pornire cum sunt punțile retractabile care respectă cerințele de la punctul 3.5 din anexa IV.”

24. Punctele 7.6.2, 7.6.3 și 7.6.4 se modifică după cum urmează:

„7.6.2. Cerințe suplimentare pentru vehiculele din categoria N:

Vehiculul fiind imobil și roțile sale directoare orientate astfel încât, dacă vehiculul se pune în mișcare, extremitatea din față 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.

Atunci când vehiculul avansează, pe oricare dintre părți, urmând cercul cu o rază de 12,50 m, nici unul dintre elementele sale nu trebuie să depășească planul vertical cu mai mult de 0,80 m (a se vedea figura B).

Pentru vehiculele echipate cu un dispozitiv de ridicare a punților, această cerință este valabilă și pentru cazul în care puntea (punțile) se găsește (găsesc) în poziție ridicată (în înțelesul punctului 2.14). Pentru vehiculele din categoria N cu punțile în poziție de încărcare sau descărcare, cifra de 0,80 m se înlocuiește cu 1,00 m.

- 7.6.3. Cerințe suplimentare pentru vehiculele din categoriile M₂ sau M₃

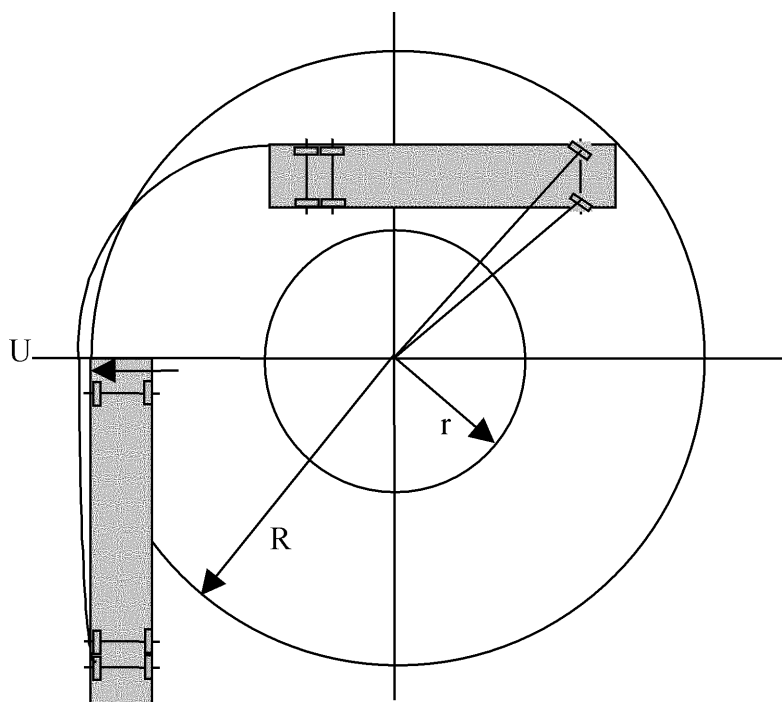
Vehiculul fiind imobil, un plan vertical tangent pe marginea vehiculului și îndreptat către exteriorul cercului se stabilește prin marcarea unei linii pe sol. În cazul unui vehicul articulat, cele două părți rigide sunt aliniate la plan. Atunci când vehiculul se deplasează, plecând de la o abordare în linie dreaptă, în suprafața circulară descrisă la punctul 7.6.1, nici unul dintre elementele sale nu trebuie să iasă în afara acestui plan vertical cu mai mult de 0,60 m (a se vedea figurile C și D).

- 7.6.4. Cerințele de la punctele 7.6.1-7.6.3 pot fi, de asemenea, verificate, la cererea producătorului, cu ajutorul unui calcul echivalent corespunzător sau al unei demonstrații geometrice.

În cazul în care, la cererea producătorului, vehicule din categoria N fără punte directoare spate sunt verificate în funcție de caracteristicile geometrice: un vehicul este considerat ca fiind conform cerințelor de la punctul 7.6.2 de mai sus dacă consola posterioară nu reprezintă mai mult de 60 % din ampatamentul vehiculului.”

25. Figura C de la punctul 7.6.3 se înlocuiește cu următoarea figură:

Figura C

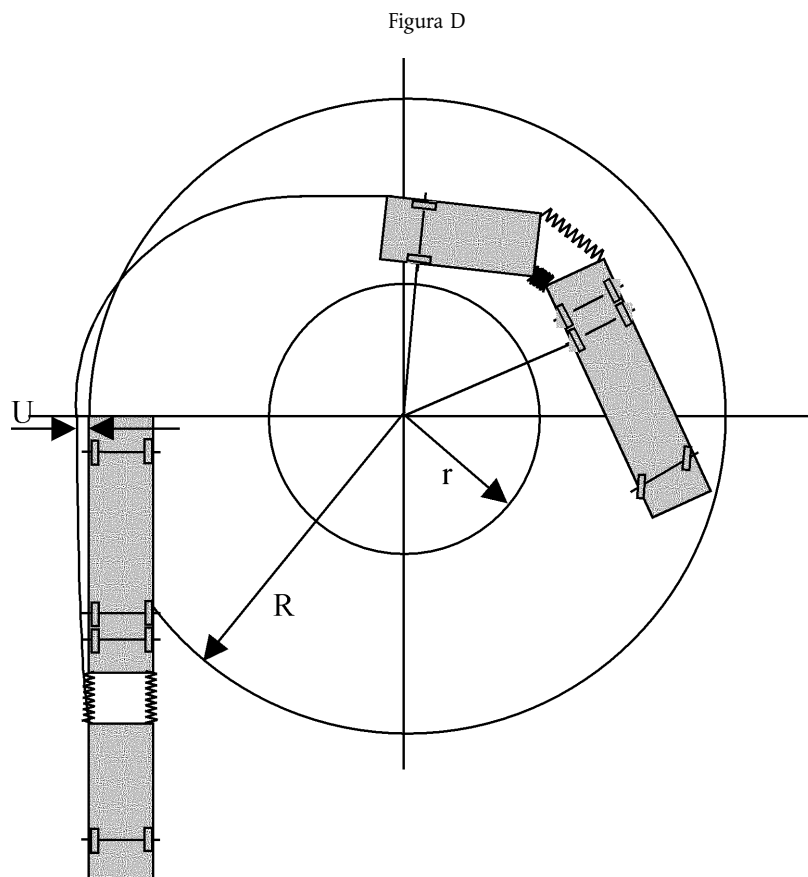


$R = 12,5 \text{ m}$

$r = 5,3 \text{ m}$

$U = \text{maximum } 0,6$

26. La punctul 7.6.3, se adaugă următoarea figură D:



$R = 12,5 \text{ m}$

$r = 5,3 \text{ m}$

$U = \text{maximum } 0,6$

27. Se introduce punctul 7.6.5, cu următorul conținut:

„7.6.5. În cazul vehiculelor incomplete, producătorul declară dimensiunile maxime admise pentru care vehiculul trebuie să fie controlat în raport cu cerințele de la punctele 7.6.1-7.6.3.”

28. Punctele 7.8.1 și 7.8.2 se modifică după cum urmează:

„7.8.1. Masa maximă tehnic admisă la punctul de cuplare al unui autovehicul conceput pentru a tracta o remorcă cu punte mediană și a cărui masă tractabilă maximă tehnic admisă depășește 3,5 tone trebuie să fie cel puțin egală cu 10 % din masa sa tractabilă maximă tehnic admisă sau cu 1 000 kg, valoarea reținută fiind minima dintre cele două.

7.8.2. Masa maximă tehnic admisă la punctul de cuplare al unui autovehicul conceput pentru a tracta o remorcă cu punte mediană și a cărui masă tractabilă maximă tehnic admisă nu depășește 3,5 tone trebuie să fie cel puțin egală cu 4 % din masa sa tractabilă maximă tehnic admisă sau cu 25 kg, valoarea reținută fiind minima dintre cele două.”

29. Punctul 7.10 se înlocuiește cu următorul text:

„7.10. Raportul dintre puterea motorului și masă maximă

Autovehiculele trebuie să furnizeze o putere a motorului de cel puțin 5 kW/t de masă de încărcare maximă tehnic admisă a ansamblului. În cazul tractoarelor rutiere, puterea motorului trebuie să fie cel puțin de 2,2 kW/t. Puterea furnizată se măsoară în conformitate cu dispozițiile Directivei 80/1269/CEE a Consiliului (*).

(*) JO L 375, 31.12.1980, p. 46.”

B. Anexa II se modifică după cum urmează:

1. Punctul 0.2 se modifică după cum urmează:

„0.2. Tip.”

2. Punctul 13 se modifică după cum urmează:

13. DISPOZIȚII SPECIALE PRIVIND VEHICULELE DESTINATE TRANSPORTULUI DE PERSOANE ȘI CARE INCLUD MAI MULT DE OPT SCAUNE ÎN PLUS FAȚĂ DE SCAUNUL CONDUCĂTORULUI AUTO
- 13.1. Clasa vehiculului (Clasa I, Clasa II, Clasa III, Clasa A, Clasa B):
- 13.2. Suprafața rezervată pasagerilor (m²):
- 13.2.1. Total (S₀):
- 13.2.2. Etaj superior (S_{0a}) (1):
- 13.2.3. Etaj inferior (S_{0b}):
- 13.2.4. Suprafața rezervată pasagerilor aflați în picioare (S₁):
- 13.3. Numărul de pasageri (așezați sau în picioare):
- 13.3.1. Total (N):
- 13.3.2. Etaj superior (N_a) (1):
- 13.3.3. Etaj inferior (N_b):
- 13.3.4. Numărul de pasageri așezați:
- 13.4. Numărul de locuri pentru scaune cu roțile, în cazul vehiculelor din categoriile M₂ și M₃:
- 13.4.1. Total (A):
- 13.4.2. Etaj superior (A₁) (1):
- 13.4.3. Etaj inferior (A_b) (1):
- 13.7. Volumul compartimentelor pentru bagaje (m³):
- 13.8. Suprafața destinată transportului de bagaje pe plafon (m²):

C. Anexa III se modifică după cum urmează:

În apendice se introduce punctul 1.24.3, cu următorul conținut:

„1.24.3. Numărul de locuri pentru scaune cu roțile în cazul vehiculelor din categoriile M₂ și M₃ (2):”

D. Anexa IV se modifică după cum urmează:

1. Se elimină punctul 1.3.3.
2. Punctul 2.2.1 se modifică după cum urmează:
 - (a) litera (c) se modifică după cum urmează:

„(c) pentru vehiculele a căror masă maximă nu depășește 3,5 t, destinate numai tractării remorcilor echipate cu sisteme de frânare prin inerție: masa de încărcare maxim admisă de înmatriculare/în circulație a vehiculului sau, pentru vehicule de teren (a se vedea punctul 7.5 din anexa I), de 1,5 ori această masă, cu un maxim de 3,5 t;”
 - (b) litera (e) se modifică după cum urmează:

„(e) pentru vehiculele destinate tractării remorcilor, cu excepția semiremorcilor, echipate cu un sistem de frânare continuu: de 1,5 ori masa de încărcare maxim admisă de înmatriculare/în circulație a vehiculului.”
3. Se elimină ultimul rând din primul paragraf de la punctul 2.2.1, cu textul „cu condiția să fie îndeplinite toate dispozițiile tehnice relevante din Directiva 96/53/CE”.
4. A doua frază de la punctul 3.2 se modifică după cum urmează:

„În acest sens, puntea retractabilă sau descărcabilă trebuie să ajungă la nivelul solului sau să se încarce în mod automat dacă puntea (punțile) din grup sau puntea din față a autovehiculului este (sunt) încărcată(e) la masa (masele) de înmatriculare/în circulație maxim admisă(e).”
5. Se elimină punctul 3.3.
6. A patra liniuță de la punctul 3.5.1 se înlocuiește cu următorul text:

„— după pornirea autovehiculului și înainte ca acesta să fi depășit viteza de 30 km/h, puntea trebuie să coboare din nou la nivelul solului sau să se reîncarce automat.”