

REGULAMENTUL (UE) NR. 1230/2012 AL COMISIEI

din 12 decembrie 2012

de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele de omologare de tip pentru masele și dimensiunile autovehiculelor și ale remorcilor acestora și de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate ⁽¹⁾, în special articolul 14 alineatul (1),

având în vedere Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) ⁽²⁾, în special articolul 39 alineatele (2), (3) și (5),

întrucât:

- (1) Regulamentul (CE) nr. 661/2009 este un regulament individual în sensul procedurii de omologare de tip prevăzută în Directiva 2007/46/CE.
- (2) Regulamentul (CE) nr. 661/2009 abrogă Directiva 92/21/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind masele și dimensiunile autovehiculelor din categoria M₁ ⁽³⁾, precum și 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 ⁽⁴⁾. Cerințele privind masele și dimensiunile autovehiculelor și ale remorcilor acestora stabilite în aceste directive ar trebui preluate în prezentul regulament și, acolo unde este necesar, modificate în vederea adaptării acestora la evoluția cunoștințelor științifice și tehnice.
- (3) Regulamentul (CE) nr. 661/2009 stabilește dispoziții fundamentale privind cerințele pentru omologarea de

tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora în ceea ce privește masele și dimensiunile acestora. Din aceste motive, este necesar, de asemenea, să fie stabilite proceduri, încercări și cerințe specifice pentru acest tip de omologări.

- (4) Directiva 96/53/CEE 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 greutateii maxime autorizate în traficul internațional ⁽⁵⁾ stabilește anumite dimensiuni maxime autorizate pentru traficul național și internațional în statele membre. Prin urmare, este important să se ia în considerare, în sensul construcției de vehicule, dimensiunile care au fost deja armonizate în Uniune în scopul de a încuraja și de a asigura libera circulație a mărfurilor.
- (5) Directiva 97/27/CE a permis statelor membre să acorde omologarea CE de tip unor vehicule ale căror dimensiuni de gabarit nu corespundeau dimensiunilor maxime autorizate specificate în directiva respectivă. Directiva a permis, de asemenea, statelor membre să refuze înmatricularea vehiculelor cărora le-a fost acordată omologarea CE de tip, dacă dimensiunile de gabarit ale acestora nu îndeplinesc cerințele din legislația lor națională. Este important să se mențină posibilitatea de a permite, în anumite condiții, omologarea de tip a vehiculelor care depășesc limitele autorizate în cazul în care acest lucru se dovedește a fi mai avantajos pentru traficul rutier și pentru mediu în statele membre în care infrastructura rutieră este adaptată la situația respectivă. Prin urmare, trebuie asigurată posibilitatea de a permite înscrierea în circulație a unor astfel de vehicule în cadrul unor sisteme de omologare de tip pentru serii mici sau individuale, cu condiția ca numărul de vehicule care pot beneficia de o derogare în conformitate cu articolul 23 din Directiva 2007/46/CE în ceea ce privește dimensiunile maxime autorizate să fie limitat la strictul necesar în scopul aplicării prezentului regulament. Anexa XII la Directiva 2007/46/CE ar trebui, prin urmare, modificată pentru a include asemenea limite cantitative.
- (6) Directiva 96/53/CE specifică mase maxime autorizate care sunt aplicabile numai traficului internațional. Cu toate acestea, directiva respectivă permite statelor membre să continue să aplice pentru traficul național legislațiile lor naționale. Prin urmare, armonizarea masei maxime cu încărcătura tehnic admisibile și a masei

⁽¹⁾ JO L 200, 31.7.2009, p. 1.

⁽²⁾ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

⁽³⁾ JO L 129, 14.5.1992, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 233, 25.8.1997, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 235, 17.9.1996, p. 59.

- maxime tehnic admisibile pe axe sau pe un grup de axe în scopul circulației în statele membre nu pare să fie realizabilă pe termen scurt. Cu toate acestea, având în vedere existența normelor nearmonizate privind construcția infrastructurii rutiere, este oportun să se prevadă obligația statelor membre de a stabili masele maxim admisibile pentru înmatriculare/exploatare ale vehiculelor autorizate pentru traficul național sau internațional în temeiul Directivei 96/53/CE și să stabilească o procedură pentru determinarea acestor mase.
- (7) Având în vedere experiența dobândită în punerea în aplicare a legislației Uniunii privind masele și dimensiunile vehiculelor, este necesar să se specifice concepte definite în mod clar. Unele dintre aceste concepte au fost deja definite în Directivele 97/27/CE și 92/21/CEE. Din motive de coerență, este oportun ca aceste definiții să fie preluate și, unde este cazul, să fie adaptate pentru a ține seama de progresul tehnic și științific.
- (8) Având în vedere că definiția masei reale a unui vehicul individual a fost inclusă în prezentul regulament, este necesar, pentru evitarea oricăror confuzii la completarea certificatului de conformitate, ca anexa IX la Directiva 2007/46/CE să fie modificată în consecință.
- (9) Deoarece în cartea albă intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor ⁽¹⁾” a fost subliniată necesitatea de a îmbunătăți performanțele aerodinamice ale vehiculelor rutiere și cercetările au arătat că, prin montarea unor dispozitive aerodinamice pe vehicule, consumul de carburant al autovehiculelor și, prin urmare, emisiile de CO₂ ar putea fi reduse în mod semnificativ, este important să se permită instalarea unor astfel de dispozitive aerodinamice pe vehicule. Având în vedere că dispozitivele aerodinamice constau în adaosuri care, datorită construcției lor, depășesc limitele exterioare ale vehiculelor în spate sau lateral, acestea ar trebui incluse în lista de dispozitive sau echipamente care nu sunt luate în considerare la determinarea dimensiunilor de gabarit. Cu toate acestea, este esențial să fie limitată protuberanța acestora în spate și lateral astfel încât să nu fie afectată siguranța rutieră și transportul intermodal să rămână posibil. Prin urmare, în prezentul regulament ar trebui prevăzute cerințele tehnice necesare.
- (10) Programele informatice disponibile permit utilizarea încercărilor virtuale bazate pe tehnici asistate de calculator. Deoarece tehnicile respective permit efectuarea de încercări mai eficiente din punct de vedere al costurilor și mai puțin greoaie, este oportun să se prevadă posibilitatea de a le utiliza pentru a verifica dacă un vehicul poate să parcurgă o traiectorie completă de 360° și pentru a măsura balansul posterior maxim atunci când vehiculul parcurge traiectoria. Prin urmare, este necesar, de asemenea, să fie adăugată la prezentul regulament lista actelor de reglementare incluse în anexa XVI la Directiva 2007/46/CE.
- (11) În vederea asigurării bunei funcționări a sistemului de omologare, este necesară actualizarea anexelor la Directiva 2007/46/CE.
- (12) Prin urmare, anexele I, III, IX, XII și XVI la Directiva 2007/46/CE ar trebui modificate în consecință. Întrucât dispozițiile anexei XII sunt suficient de detaliate și nu necesită măsuri de transpunere suplimentare din partea statelor membre, este, prin urmare, oportună înlocuirea acesteia prin intermediul unui regulament în temeiul articolului 39 alineatul (8) din Directiva 2007/46/CE.
- (13) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului tehnic pentru autovehicule,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

- (1) Prezentul regulament stabilește cerințele pentru omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora în ceea ce privește masele și dimensiunile.
- (2) Prezentul regulament se aplică vehiculelor incomplete, complete și completate din categoriile M, N și O.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, pe lângă definițiile prevăzute în Directiva 2007/46/CE și în Regulamentul (CE) nr. 661/2009, se aplică următoarele definiții:

- „tip de vehicul” înseamnă un set de vehicule astfel cum sunt definite în partea B a anexei II la Directiva 2007/46/CE;
- „echipament standard” înseamnă configurația de bază a unui vehicul echipat cu toate componentele necesare prevăzute în actele de reglementare menționate în anexa IV și în anexa XI la Directiva 2007/46/CE, inclusiv toate componentele care sunt instalate fără să necesite specificații suplimentare la nivelul configurației sau al echipamentelor;
- „echipamente opționale” înseamnă toate componentele neincluse în echipamentul standard destinate montării pe un vehicul sub responsabilitatea producătorului care pot fi comandate de client;

⁽¹⁾ [COM(2011) 144]

4. „masa vehiculului în stare de funcționare” înseamnă
- (a) în cazul unui autovehicul:
- masa vehiculului, cu rezervorul (rezervoarele) de combustibil umplut(e) la cel puțin 90 % din capacitatea (capacitățile) acestuia (acestora), inclusiv masa conducătorului auto, a combustibilului și a lichidelor, dotat cu echipamentul standard în conformitate cu specificațiile producătorului și, dacă sunt prezente, masa caroseriei, a cabinei conducătorului auto, a dispozitivului de cuplare și a roții (roților) de rezervă, precum și a sculelor;
- (b) în cazul unei remorci:
- masa vehiculului, inclusiv combustibilul și lichidele, dotat cu echipamentul standard în conformitate cu specificațiile producătorului și, dacă sunt prezente, masa caroseriei, a dispozitivului (dispozitivelor) de cuplare suplimentar(e), a roții (roților) de rezervă, precum și a sculelor;
5. „masa echipamentelor opționale” înseamnă masa echipamentelor care pot fi montate pe vehicul în plus față de echipamentul standard, în conformitate cu specificațiile producătorului;
6. „masa reală a vehiculului” înseamnă masa în stare de funcționare plus masa echipamentelor opționale instalate pe un vehicul individual;
7. „masa maximă tehnic admisibilă (M)” înseamnă masa maximă în stare încărcată atribuită unui vehicul pe baza caracteristicilor sale constructive și a performanțelor sale de proiectare; masa maximă tehnic admisibilă a remorcii sau a semiremorcii include masa statică transferată vehiculului tractor la cuplare;
8. „masa maximă tehnic admisibilă a ansamblului (MC)” reprezintă masa maximă în stare încărcată atribuită ansamblului format dintr-un autovehicul și una sau mai multe remorci pe baza caracteristicilor sale constructive și a performanțelor sale de proiectare sau masa maximă atribuită unui ansamblu format dintr-un vehicul tractor și o semiremorcă;
9. „masa tractabilă maximă tehnic admisibilă” (TM) înseamnă masa maximă a uneia sau mai multor remorci care pot fi tractate de un vehicul tractant care corespunde sarcinii totale exercitate asupra solului de către roțile unei axe sau ale unui grup de axe ale tuturor remorcilor cuplate la vehiculul tractor;
10. „axă” înseamnă axa comună de rotație a două sau a mai multor roți motoare sau care se rotesc liber, formată dintr-unul sau mai multe segmente situate într-un plan perpendicular pe axa longitudinală a vehiculului;
11. „grup de axe” înseamnă un număr de axe având o distanță între ele limitată la una dintre distanțele între axe menționate ca distanța „d” în anexa I la Directiva 96/53/CE și care interacționează datorită construcției specifice a suspensiei;
12. „axă separată” înseamnă o axă care nu poate fi considerată ca făcând parte dintr-un grup de axe;
13. „masa maximă tehnic admisibilă pe axă” (m) reprezintă masa care corespunde sarcinii statice verticale maxim admisibile transmise la sol de către roțile axei, pe baza caracteristicilor constructive ale axei și ale vehiculului și a performanțelor de proiectare ale acestora;
14. „masa maximă tehnic admisibilă pe un grup de axe” (μ) reprezintă masa care corespunde sarcinii statice verticale maxim admisibile transmise la sol de către roțile grupului de axe, pe baza caracteristicilor constructive ale grupului de axe și ale vehiculului și a performanțelor de proiectare ale acestora;
15. „cuplaj” înseamnă un dispozitiv mecanic care include componentele definite la punctele 2.1-2.6 din Regulamentul nr. 55 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE/ONU) – Dispoziții uniforme privind omologarea dispozitivelor mecanice de cuplare a ansamblurilor de vehicule (⁽¹⁾), precum și un dispozitiv de cuplare strânsă, astfel cum este definit la punctul 2.1.1 din Regulamentul CEE-ONU nr.102 – Dispoziții uniforme privind omologarea: I. unui dispozitiv de cuplare strânsă (DCS) II. vehiculelor relativ la montarea unui tip omologat de DCS (⁽²⁾);
16. „punct de cuplare” înseamnă centrul de fixare a dispozitivului de cuplare montat pe un vehicul tractat în dispozitivul de cuplare montat pe un vehicul tractor;
17. „masa dispozitivului de cuplare” înseamnă masa cuplajului în sine și a componentelor necesare pentru fixarea dispozitivului de cuplare pe vehicul;
18. „masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare” înseamnă:
- (a) în cazul unui vehicul tractor, masa corespunzătoare sarcinii statice verticale maxime admisibile la punctul de cuplare (valoarea „S” sau „U”) a unui vehicul de tractare, pe baza caracteristicilor constructive ale cuplajului și ale vehiculului tractor;

(¹) JO L 227, 28.8.2010, p. 1.

(²) JO L 351, 20.12.2008, p. 44.

- (b) în cazul unei semiremorci, al unei remorci cu axă centrală sau al unei remorci cu bară de tracțiune rigidă, masa corespunzătoare sarcinii statice verticale maxim admisibile (valoarea „S” sau „U”) transmise vehiculului tractor de remorcă la punctul de cuplare pe baza caracteristicilor constructive ale cuplajului și ale remorcii;
19. „masa pasagerilor” înseamnă o masă nominală în funcție de categoria vehiculului înmulțită cu numărul de locuri pe scaun, inclusiv, dacă este cazul, locurile pentru membrii echipajului și locurile în picioare, cu excepția locului conducătorului auto;
20. „masa conducătorului auto” înseamnă o masă stabilită la 75 kg plasată în punctul de referință al scaunului conducătorului auto;
21. „masa utilă” înseamnă diferența dintre masa maximă tehnic admisibilă și masa în stare de funcționare la care s-a adăugat masa pasagerilor și masa echipamentelor opționale;
22. „lungime” înseamnă dimensiunea definită la punctele 6.1.1, 6.1.2 și 6.1.3 din Standardul ISO 612:1978; această definiție se aplică, de asemenea, vehiculelor articulate alcătuite din două sau mai multe secțiuni;
23. „lățime” înseamnă dimensiunea definită la punctul 6.2 din Standardul ISO 612:1978;
24. „înălțime” înseamnă dimensiunea definită la punctul 6.3 din Standardul ISO 612:1978;
25. „ampatament” înseamnă:
- (a) dimensiunea la care se face referire la punctul 6.4.1 din Standardul ISO 612:1978;
- (b) pentru o remorcă cu axă centrală cu o singură axă, distanța orizontală dintre axa verticală a sistemului de cuplare și centrul axei;
- (c) pentru o remorcă cu axă centrală cu mai mult de o axă, distanța orizontală dintre axa verticală a sistemului de cuplare și centrul primei axe;
26. „distanța dintre axe” înseamnă distanța dintre două axe consecutive prevăzute la punctul 6.4 din Standardul ISO 612:1978 în cazul vehiculelor cu mai mult de două axe; dacă vehiculul este prevăzut cu numai două axe sau în cazul unei semiremorci, al unei remorci cu bară de tracțiune sau al unei remorci cu bară de tracțiune rigidă, distanța dintre axe menționată la punctul 6.4.2 din Standardul ISO 612:1978 are înțelesul de „ampatament”, astfel cum este definit la punctul 25;
27. „ecartament” înseamnă dimensiunea la care se face referire la punctul 6.5 din Standardul ISO 612:1978;
28. „avansul pivotului de cuplare” înseamnă distanța la care se face referire la punctul 6.19.2 din Standardul ISO 612:1978, ținând cont de nota de la punctul 6.19 din același standard.
29. „raza de asamblare frontală a semiremorcii” înseamnă distanța orizontală între axa pivotului de cuplare și orice punct din partea anterioară a semiremorcii;
30. „consolă față” înseamnă distanța orizontală dintre planul vertical care trece prin prima axă anterioară sau prin pivotul de cuplare în cazul unei semiremorci și cel mai avansat punct al vehiculului;
31. „consolă spate” înseamnă distanța orizontală dintre planul vertical care trece prin ultima axă posterioară și punctul cel mai din spate al vehiculului; în cazul în care vehiculul este echipat cu un dispozitiv de cuplare neamovibil, punctul cel mai din spate al vehiculului este punctul de cuplare;
32. „lungimea zonei de încărcare” înseamnă distanța dintre punctul interior cel mai din față și punctul interior cel mai din spate al zonei de încărcare, măsurată orizontal în planul longitudinal al vehiculului;
33. „balans posterior” înseamnă distanța dintre punctul extrem la care ajunge efectiv partea din spate a unui vehicul manevrat în condițiile prevăzute la punctul 7 din partea B sau la punctul 6 din partea C a anexei I la prezentul regulament;
34. „elevator de axă” înseamnă un dispozitiv montat pe un vehicul în scopul ridicării unei axe de la nivelul solului și coborârii acesteia la nivelul solului;
35. „axă liftabilă sau retractabilă” înseamnă o axă care poate fi ridicată din poziția sa normală și recoborâtă cu ajutorul unui elevator de axă;
36. „axă încărcabilă” înseamnă o axă a cărei sarcină poate fi modificată fără a fi ridicată cu ajutorul unui elevator de axă;
37. „suspensie pneumatică” înseamnă un sistem de suspensie la care efectul de arc este asigurat în proporție de cel puțin 75 % prin resort pneumatic.
38. „clasa unui autobuz sau a unui autocar” înseamnă un set de vehicule astfel cum este definit la punctele 2.1.1 și 2.1.2 din Regulamentul CEE-ONU nr. 107 – Dispoziții uniforme privind omologarea vehiculelor din categoriile M₂ sau M₃ în ceea ce privește construcția generală a acestora ⁽¹⁾;

(¹) JO L 255, 29.9.2010, p. 1.

39. „vehicul articulat” înseamnă un vehicul din categoria M₂ sau M₃, definit la punctul 2.1.3 din Regulamentul CEE-ONU nr. 107;
40. „încărcătură indivizibilă” înseamnă o încărcătură care, în scopul transportului rutier, nu poate fi împărțită în două sau mai multe încărcături fără cheltuieli disproporționate sau fără riscuri de daune și care, din cauza masei sau a dimensiunilor sale, nu poate fi transportată de un vehicul ale cărui mase și dimensiuni sunt conforme cu masele și dimensiunile maxime autorizate în vigoare într-un stat membru.

Articolul 3

Obligațiile producătorilor

(1) Producătorul determină, pentru fiecare versiune a unui tip de vehicul, indiferent de stadiul de fabricație al vehiculului, următoarele mase:

- (a) masa maximă tehnic admisibilă;
- (b) masa maximă tehnic admisibilă a ansamblului de vehicule;
- (c) masa remorcabilă maximă tehnic admisibilă;
- (d) masa maximă tehnic admisibilă pe axe sau masa maximă tehnic admisibilă pe un grup de axe;
- (e) masa maximă tehnic admisibilă la punctul (punctele) de cuplare luând în considerare caracteristicile tehnice ale dispozitivelor de cuplare care sunt montate sau pot fi montate pe vehicul, după caz.

(2) La determinarea maselor prevăzute la alineatul (1), producătorul trebuie să țină cont de cele mai bune practici de bună inginerie și de cele mai bune cunoștințe tehnice disponibile pentru a reduce la minimum riscurile de defecțiuni mecanice, în special cele cauzate de oboseala materialelor și pentru a evita avariarea infrastructurii rutiere.

(3) Pentru a determina masele prevăzute la alineatul (1), producătorul trebuie să țină cont de viteza maximă prin construcție a vehiculului.

În cazul în care vehiculul este echipat de către producătorul acestuia cu un dispozitiv de limitare a vitezei, viteza maximă prin construcție este viteza efectivă permisă de limitatorul de viteză.

(4) Pentru a determina masele prevăzute la alineatul (1), producătorul nu impune restricții privind utilizarea vehiculului

cu excepția celor referitoare la capacitatea pneurilor care pot fi adaptate la viteza prin construcție în conformitate cu Regulamentul CEE-ONU nr. 54 – Dispoziții uniforme privind omologarea anvelopelor pneumatice pentru vehicule comerciale și remorcile acestora ⁽¹⁾ și cu secțiunea 5 din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 458/2011 ⁽²⁾.

(5) Pentru vehicule incomplete, inclusiv pentru vehiculele cu cabina conducătorului auto pe șasiu, care necesită încă o etapă de fabricație, producătorul furnizează toate informațiile relevante pentru producătorii etapei următoare, astfel încât cerințele prezentului regulament să fie în continuare îndeplinite.

În scopul aplicării primului paragraf, producătorul precizează poziția centrului de greutate al masei corespunzătoare încărcăturii totale.

(6) Vehiculele incomplete din categoriile M₂, M₃, N₂ și N₃ care nu sunt prevăzute cu caroserie trebuie proiectate astfel încât să permită producătorilor din etapa ulterioară să îndeplinească cerințele de la punctele 7 și 8 din partea B și de la punctele 6 și 7 din partea C ale anexei I.

Articolul 4

Dispoziții privind omologarea CE de tip a unui tip de vehicul în ceea ce privește masele și dimensiunile acestuia

(1) Producătorul sau reprezentantul acestuia depune la autoritatea de omologare de tip cererea de omologare CE de tip pentru un vehicul în ceea ce privește masele și dimensiunile acestuia.

(2) Cererea se întocmește în conformitate cu modelul fișei de informații prevăzută în partea A din anexa V.

(3) Pentru calculul distribuției masei pe axe, producătorul furnizează autorității de omologare, pentru fiecare configurație tehnică din cadrul tipului de vehicul, astfel cum este definit prin setul de valori ale punctelor relevante din anexa V, informațiile necesare pentru determinarea următoarelor mase:

- (a) masa maximă tehnic admisibilă;
- (b) masa maximă tehnic admisibilă pe axă sau pe grupul de axe;
- (c) masa remorcabilă maximă tehnic admisibilă;
- (d) masa maximă tehnic admisibilă la punctul (punctele) de cuplare;

⁽¹⁾ JO L 183, 11.7.2008, p. 41.

⁽²⁾ JO L 124, 13.5.2011, p. 11.

(e) masa maximă tehnic admisibilă a ansamblului de vehicule.

Informațiile se furnizează sub formă de tabel sau în orice alt format adecvat, în acord cu autoritatea de omologare de tip.

(4) În situația în care echipamentele opționale afectează în mod semnificativ masele și dimensiunile vehiculului, producătorul furnizează serviciului tehnic amplasarea, masa și poziția geometrică a centrului de greutate în raport cu axele echipamentelor opționale care pot fi instalate pe vehicul.

(5) Prin derogare de la dispozițiile alineatului (4), în cazul în care echipamentele opționale sunt alcătuite din mai multe componente, amplasate pe vehicul în locuri diferite, producătorul poate furniza serviciului tehnic numai distribuția masei pe axe a echipamentelor opționale.

(6) Pentru grupuri de axe, producătorul indică distribuția pe axe a masei totale aplicate grupului.

Dacă este necesar, producătorul prezintă formulele utilizate pentru calculul distribuției sau graficele de distribuție relevante.

(7) Dacă autoritatea de omologare sau serviciul tehnic consideră că este necesar, producătorul pune la dispoziție în vederea inspecției un vehicul reprezentativ pentru tipul supus omologării.

(8) Producătorul vehiculului poate depune la autoritatea de omologare de tip o cerere de recunoaștere a echivalenței unei suspensii cu o suspensie pneumatică.

Dacă cerințele din anexa III sunt îndeplinite, autoritatea de omologare recunoaște echivalența unei suspensii cu o suspensie pneumatică.

În cazul în care serviciul tehnic a recunoscut echivalența, se redactează un raport de încercare. Autoritatea de omologare anexează raportul de încercare și descrierea tehnică a suspensiei la certificatul de omologare CE de tip.

(9) Dacă cerințele prevăzute în anexele I-IV la prezentul regulament sunt îndeplinite, autoritatea de omologare acordă omologarea de tip în conformitate cu sistemul de numerotare prevăzut în anexa VII la Directiva 2007/46/CE.

Un stat membru nu atribuie același număr de omologare unui alt tip de vehicul.

(10) În sensul alineatului (9), autoritatea de omologare eliberează un certificat de omologare CE de tip întocmit în conformitate cu modelul prevăzut în partea B a anexei V.

(11) Abaterile permise menționate în apendicele 2 la anexa I se aplică în sensul articolului 12 alineatul (2) din Directiva 2007/46/CE.

Articolul 5

Mase maxim admisibile pentru înmatriculare/punere în circulație

(1) În scopul înmatriculării și punerii în circulație a vehiculelor cărora li s-a acordat omologarea de tip în temeiul prezentului regulament, autoritățile naționale stabilesc, pentru fiecare variantă și versiune din cadrul tipului de vehicul, toate masele următoare, care sunt autorizate pentru traficul național sau internațional în temeiul Directivei 96/53/CE:

(a) masa maxim admisibilă pentru înmatriculare/punere în circulație;

(b) masa maxim admisibilă pe axă (axe) pentru înmatriculare/punere în circulație;

(c) masa maxim admisibilă pe grup de axe pentru înmatriculare/punere în circulație;

(d) masa de remorcă maxim admisibilă pentru înmatriculare/punere în circulație

(e) masa maxim admisibilă a ansamblului pentru înmatriculare/punere în circulație;

Autoritățile naționale stabilesc procedura pentru determinarea maselor maxim admisibile pentru înmatriculare/punere în circulație prevăzute la primul paragraf. Acestea desemnează autoritatea competentă însărcinată cu stabilirea maselor în cauză și precizează informațiile care trebuie furnizate autorității competente respective.

(2) Masele maxim admisibile de înmatriculare/punere în circulație stabilite în conformitate cu procedura menționată la alineatul (1) nu pot depăși masele maxime menționate la articolul 3 alineatul (1).

(3) Producătorul este consultat de către autoritatea competentă cu privire la distribuția masei pe axe sau grup de axe pentru a garanta buna funcționare a sistemelor vehiculului, în special a sistemului de direcție și de frânare.

(4) La determinarea maselor maxim admisibile de înmatriculare/punere în circulație, autoritățile naționale se asigură că cerințele prevăzute în actele de reglementare enumerate în anexa IV și în anexa XI la Directiva 2007/46/CE sunt în continuare îndeplinite.

(5) În cazul în care autoritățile naționale constată că cerințele unuia dintre actele de reglementare enumerate în anexa IV și în anexa XI la Directiva 2007/46/CE, cu excepția prezentului regulament, nu mai sunt îndeplinite, trebuie efectuate încercări noi și o nouă omologare de tip sau o extindere, după caz, este acordată de către autoritatea de omologare care a acordat omologarea de tip inițială în conformitate cu actul de reglementare în cauză.

Articolul 6

Derogări

(1) Fără a aduce atingere articolului 4 alineatul (3) din Directiva 96/53/CE, omologarea CE de tip poate fi acordată pentru vehiculele destinate transportului de încărcături indivizibile ale căror dimensiuni depășesc cerințele din prezentul regulament. În acest caz, certificatul de omologare de tip și certificatul de conformitate trebuie să indice în mod clar că vehiculul este destinat numai transportului de încărcături indivizibile.

(2) Statele membre pot acorda omologări în conformitate cu articolele 23 și 24 din Directiva 2007/46/CE pentru vehiculele care depășesc dimensiunile maxime autorizate prevăzute la punctul 1.1 din părțile B, C și D ale anexei I la prezentul regulament.

Omologările de tip în conformitate cu articolul 23 din Directiva 2007/46/CE sunt supuse limitelor cantitative stabilite la punctul 3 din partea A a anexei XII la directiva menționată.

Articolul 7

Dispoziții tranzitorii

(1) Autoritățile naționale permit vânzarea și intrarea în exploatare a vehiculelor cărora li s-a acordat omologarea de tip înainte de data menționată la articolul 13 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 661/2009 și continuă să aprobe extinderi ale omologărilor acordate în temeiul Directivei 92/21/CEE și a Directivei 97/27/CE.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 12 decembrie 2012.

(2) Prin derogare de la alineatul (1), omologările CE de tip acordate în temeiul articolului 7 din Directiva 97/27/CE încetează să fie valabile la data la care se face referire la articolul 19 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 661/2009.

Cu toate acestea, statele membre pot înmatricula și permite vânzarea sau punerea în circulație a vehiculelor de sfârșit de serie a căror omologare CE de tip nu mai este valabilă, în cazul în care producătorul solicită acest lucru în conformitate cu articolul 27 din Directiva 2007/46/CE.

(3) Începând cu 10 ianuarie 2014, producătorii eliberează certificate de conformitate care sunt conforme cu prezentul regulament.

Până la 9 ianuarie 2014, aceștia indică masa reală a vehiculului la rubrica 52 din certificatul de conformitate, cu excepția cazului în care aceasta este indicată în una dintre celelalte rubrici ale certificatului de conformitate.

Articolul 8

Modificări aduse Directivei 2007/46/CE

Anexele I, III, IX și XVI la Directiva 2007/46/CE se modifică în conformitate cu anexa VI la prezentul regulament.

Anexa XII la Directiva 2007/46/CE se înlocuiește cu anexa VII la prezentul regulament.

Articolul 9

Intrarea în vigoare

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

Se aplică pentru noile tipuri de vehicule pentru care omologarea de tip este acordată de la 1 noiembrie 2012.

Pentru Comisie

Președintele

José Manuel BARROSO

ANEXA I

CERINȚE TEHNICE

PARTEA A

Vehicule din categoriile M₁ și N₁

1. **Dimensiuni maxime autorizate**
 - 1.1. Dimensiunile nu trebuie să depășească următoarele valori:
 - 1.1.1. Lungime: 12,00 m.
 - 1.1.2. Lățime:
 - (a) M₁: 2,55 m;
 - (b) N₁: 2,55 m;
 - (c) N₁: 2,60 m pentru vehiculele prevăzute cu o caroserie cu pereți izolați cu o grosime de cel puțin 45 mm, astfel cum se menționează în apendicele 2 din partea C a anexei II la Directiva 2007/46/CE.
 - 1.1.3. Înălțime: 4,00 m.
 - 1.2. Pentru măsurarea lungimii, a lățimii și a înălțimii, masa vehiculului trebuie să corespundă masei în stare de funcționare, vehiculul fiind plasat pe o suprafață orizontală și plană cu pneurile umflate la presiunea recomandată de producător.
 - 1.3. Numai dispozitivele și echipamentele menționate în apendicele 1 din prezenta anexă nu trebuie luate în considerare la determinarea lungimii, lățimii și înălțimii.
2. **Distribuția masei**
 - 2.1. Suma totală a maselor maxime tehnic admisibile pe axe trebuie să fie mai mare sau egală cu masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului.
 - 2.2. Masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului nu trebuie să fie mai mică decât masa vehiculului în stare de funcționare plus masa pasagerilor, plus masa echipamentelor opționale, plus masa cuplajului în cazul în care aceasta nu este inclusă în masa în stare de funcționare.
 - 2.3. În cazul în care vehiculul este încărcat cu masa maximă tehnic admisibilă, masa pe fiecare axă nu trebuie să depășească masa maximă tehnic admisibilă pe axa respectivă.
 - 2.4. În cazul în care vehiculul este încărcat până la masa maximă tehnic admisibilă, masa pe axa din față nu trebuie în niciun caz să fie mai mică de 30 % din masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului.
 - 2.4.1. În cazul în care vehiculul este încărcat până la masa maximă tehnic admisibilă plus masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare, masa de pe axa din față nu trebuie în niciun caz să fie mai mică de 20 % din masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului.
 - 2.5. În cazul în care un vehicul este echipat cu scaune amovibile, procedura de verificare se limitează la situația în care este instalat numărul maxim de scaune.
 - 2.6. Pentru verificarea cerințelor stabilite la punctele 2.2, 2.3 și 2.4:
 - (a) scaunele se reglează astfel cum este prevăzut la punctul 2.6.1;
 - (b) masele pasagerilor, masa sarcinii utile și masa echipamentelor opționale se distribuie astfel cum se specifică la punctele 2.6.2-2.6.4.2.3.

- 2.6.1. Reglarea scaunelor
- 2.6.1.1. Dacă sunt reglabile, scaunele trebuie deplasate în poziția de recul maxim a acestora.
- 2.6.1.2. Când există mai multe posibilități de reglare a scaunelor (înălțime, unghi, înclinarea spătarului etc.), reglarea poziției acestora trebuie specificată de producătorul vehiculului.
- 2.6.1.3. Scaunele prevăzute cu suspensie se blochează în poziția specificată de producător.
- 2.6.2. Distribuția masei pasagerilor
- 2.6.2.1. Masa asociată fiecărui pasager este de 75 kg.
- 2.6.2.2. Masa fiecărui pasager este amplasată în punctul de referință al scaunelor („punctul R” al scaunului).
- 2.6.2.3. În cazul unui vehicul cu destinație specială, cerința de la punctul 2.6.2.2 se aplică *mutatis mutandis* (de exemplu, masa unei persoane rănite alungite pe targă, în cazul unei ambulanțe).
- 2.6.3. Distribuția masa echipamentelor opționale
- 2.6.3.1. Masa echipamentelor opționale se distribuie în conformitate cu specificațiile producătorului.
- 2.6.4. Distribuția sarcinii utile
- 2.6.4.1. Vehicule M₁
- 2.6.4.1.1. În ceea ce privește vehiculele din categoria M₁, masa sarcinii utile se distribuie în conformitate cu specificațiile producătorului în acord cu serviciul tehnic.
- 2.6.4.1.2. În ceea ce privește autorulotele, masa minimă a sarcinii utile (PM) trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:
- PM în kg $\geq 10 (n + L)$
- unde
- „n” reprezintă numărul maxim de pasageri plus conducătorul auto; și
- „L” este lungimea totală a vehiculului în metri.
- 2.6.4.2. Vehicule N₁
- 2.6.4.2.1. În ceea ce privește vehiculele cu caroserie, masa sarcinii utile se distribuie uniform pe platforma de încărcare.
- 2.6.4.2.2. În cazul vehiculelor fără caroserie (de exemplu, șasiu cu cabină pentru conducătorul auto), producătorul precizează pozițiile extreme admisibile ale centrului de greutate al masei sarcinii utile la care se adaugă masa echipamentelor destinate a fi încărcate (de exemplu, caroserie, rezervor etc.) (de exemplu: de la 0,50 m la 1,30 m înaintea primei axe din spate).
- 2.6.4.2.3. În ceea ce privește vehiculele concepute pentru a fi montate pe șaua de cuplare, producătorul precizează nivelul minim și nivelul maxim al avansului dispozitivului de cuplare.
- 2.7. Cerințe suplimentare în cazul în care vehiculul poate să tracteze o remorcă
- 2.7.1. Cerințele menționate la punctele 2.2, 2.3 și 2.4 se aplică luându-se în considerare masa de remorcare și masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare.
- 2.7.2. Fără a aduce atingere cerințelor de la punctul 2.4, masa maximă tehnic admisibilă pe axa (axele) spate poate fi depășită cu cel mult 15 %.
- 2.7.2.1. În cazul în care masa maximă tehnic admisibilă pe axa (axele) spate este depășită cu maxim 15 %, se aplică cerințele menționate la punctul 5.2 din anexa II la Regulamentul (UE) nr. 458/2011 ⁽¹⁾.

(1) JO L 124, 13.5.2011, p. 11.

- 2.7.2.2. În statele membre în care legislația referitoare la traficul rutier o permite, producătorul poate indica într-un document justificativ adecvat, precum manualul utilizatorului sau manualul de întreținere, faptul că masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului poate fi depășită cu cel mult 10 % sau 100 kg, luându-se în considerare cea mai mică dintre aceste valori.

Această toleranță se aplică numai în cazul tractării unei remorci în condițiile specificate la punctul 2.7.2.1, cu condiția ca viteza de funcționare să fie limitată la 100 km/h sau mai puțin.

3. Masa remorcabilă și masa la punctul de cuplare

- 3.1. În ceea ce privește masa remorcabilă maximă tehnic admisibilă, se aplică următoarele cerințe:
- 3.1.1. Remorcă echipată cu sistem de frânare de serviciu
- 3.1.1.1. Masa remorcabilă maximă tehnic admisibilă a vehiculului trebuie să fie cea mai mică dintre următoarele valori:
- (a) masa remorcabilă maximă tehnic admisibilă pe baza caracteristicilor constructive ale vehiculului și a rezistenței dispozitivului de cuplare;
 - (b) masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului tractor;
 - (c) 1,5 ori masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului tractor în cazul vehiculelor de teren, astfel cum sunt definite în anexa II la Directiva 2007/46/CE.
- 3.1.1.2. Cu toate acestea, masa remorcabilă maximă tehnic admisibilă nu trebuie în niciun caz să depășească 3 500 kg.
- 3.1.2. Remorcă fără sistem de frânare de serviciu
- 3.1.2.1. Masa remorcabilă admisibilă este cea mai mică dintre următoarele valori:
- (a) masa remorcabilă maximă tehnic admisibilă pe baza caracteristicilor constructive ale vehiculului și a rezistenței dispozitivului de cuplare;
 - (b) jumătate din masa în stare de funcționare a vehiculului tractor.
- 3.1.2.2. Masa maximă remorcabilă tehnic admisibilă nu trebuie în niciun caz să depășească 750 kg.
- 3.2. Masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare nu trebuie să fie mai mică de 4 % din masa remorcabilă maximă admisibilă și de cel puțin 25 kg
- 3.3. Producătorul trebuie să specifice în manualul de utilizare masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare, punctele de montare ale dispozitivului de cuplare pe vehiculul tractor și consola maximă autorizată a dispozitivului de cuplare.
- 3.4. Masa remorcabilă maximă tehnic admisibilă nu trebuie definită prin referire la numărul de pasageri.

4. Masa ansamblului

Masa maximă tehnic admisibilă a ansamblului nu trebuie să depășească suma dintre masa maximă tehnic admisibilă și masa remorcabilă maximă tehnic admisibilă.

$$MC \leq M + TM$$

5. Capacitatea de demarare în rampă

- 5.1. Vehiculului tractor trebuie să poată demara ansamblul de vehicule pe o pantă ascendentă cu o înclinație de cel puțin 12 %, de cinci ori într-un interval de cinci minute.
- 5.2. Pentru efectuarea încercării descrise la punctul 5.1, vehiculul tractor și remorca trebuie încărcate până la atingerea masei maxime tehnic admisibile a ansamblului.

PARTEA B

Vehicule din categoriile M₂ și M₃**1. Dimensiuni maxime autorizate**

1.1. Dimensiunile nu trebuie să depășească următoarele valori:

1.1.1. Lungime:

(a) vehicul cu două axe și o secțiune: 13,50 m;

(b) vehicul cu trei sau mai multe axe și o secțiune: 15,00 m;

(c) vehicul articulat 18,75 m.

1.1.2. Lățime: 2,55 m.

1.1.3. Înălțime: 4,00 m.

1.2. Pentru măsurarea lungimii, a lățimii și a înălțimii, masa vehiculului trebuie să corespundă masei în stare de funcționare, vehiculul fiind plasat pe o suprafață orizontală și plană cu pneurile umflate la presiunea recomandată de producător.

1.3. Numai dispozitivele și echipamentele menționate în apendicele 1 din prezenta anexă nu trebuie luate în considerare la determinarea lungimii, lățimii și înălțimii.

2. Distribuția masei în cazul vehiculelor prevăzute cu caroserie

2.1. Metoda de calcul

Notații:

„M” masa maximă tehnic admisibilă;

„TM” masa remorcabilă maximă tehnic admisibilă;

„MC” masa maximă tehnic admisibilă a ansamblului de vehicule;

„m_i” masa maximă tehnic admisibilă pe axa izolată desemnată prin „i” (i fiind o cifră care variază de la 1 la numărul total de axe ale vehiculului);

„m_c” masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare;

„μ_j” masa maximă tehnic admisibilă pe grupul de axe desemnat prin „j” (j fiind o cifră care variază de la 1 la numărul total al grupurilor de axe).

2.1.1. Calculele necesare sunt efectuate astfel încât să se garanteze respectarea următoarelor cerințe pentru fiecare configurație tehnică din cadrul tipului de vehicul.

2.1.2. Pentru vehiculele echipate cu axe încărcabile, se efectuează următoarele calcule, suspensia acestor axe fiind încărcată în poziția normală de funcționare.

2.2. Cerințe generale

2.2.1. Suma dintre masa maximă tehnic admisibilă pe axe izolate și suma masei maxime tehnic admisibile pe grup de axe nu trebuie să fie mai mică decât masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului.

$$M \leq \Sigma [m_i + \mu_j].$$

2.2.2. Masa vehiculului în stare de funcționare, plus masa echipamentelor opționale, masa pasagerilor, masele „WP” și „B” menționate la punctul 2.2.3, la care se adaugă masa dispozitivului de cuplare în cazul în care nu este inclusă în masa vehiculului în stare de funcționare, plus masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare nu trebuie să depășească masa maximă tehnic admisibilă.

2.2.3. Repartizarea sarcinii

2.2.3.1. Notății:

„P” numărul pozițiilor așezate, cu excepția conducătorului auto și a membrului (membrilor) echipajului;

„Q” masa unui pasager în kg;

„Qc” masa unui membru al echipajului în kg;

„S₁” aria zonei pentru pasageri în picioare, în m²;

„SP” numărul de pasageri în picioare declarat de producător;

„Ssp” spațiul nominal alocat pentru un pasager în picioare, în m²;

„WP” numărul spațiilor pentru scaune cu roțile înmulțit cu 250 kg, reprezentând masa unui scaun cu roțile și a utilizatorului acestuia;

„V” volumul total al compartimentelor pentru bagaje, în m³, inclusiv compartimentele pentru valize, rastelele și suporturile pentru schiuri;

„B” masa maxim admisibilă a bagajelor indicată de producător, inclusiv masa maxim admisibilă (B') care pot fi transportate în suporturile pentru schiuri, dacă este cazul, în kg.

2.2.3.2. Masele Q și Q_c ale pasagerilor așezați sunt amplasate în punctul de referință al scaunelor („punctul R al scaunului”).

2.2.3.3. Masa Q care corespunde numărului SP de pasageri în picioare este uniform distribuită pe suprafața S₁ disponibilă pasagerilor aflați în picioare.

2.2.3.4. Dacă este cazul, masa WP se distribuie uniform pe fiecare spațiu rezervat scaunelor cu roțile.

2.2.3.5. O masă egală cu B (kg) se distribuie uniform în compartimentele pentru bagaje.

2.2.3.6. O masă egală cu B (kg) se amplasează în centrul de greutate al suportului pentru schiuri.

2.2.3.7. Masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare se amplasează în punctul de cuplare a cărui consolă spate este specificată de producătorul vehiculului.

2.2.3.8. Valori pentru Q și Ssp

Clasa vehiculului	Q (kg)	Ssp (m ²)
Clasele I și A	68	0,125 m ²
Clasa II	71	0,15 m ²
Clasele III și B	71	Nu se aplică

Masa asociată fiecărui membru al echipajului este de 75 kg.

2.2.3.9. Numărul pasagerilor în picioare nu poate depăși valoarea S₁/Ssp, unde Ssp este spațiul nominal prevăzut pentru un pasager aflat în picioare, astfel cum se specifică în tabelul de la punctul 2.2.3.8.

2.2.3.10. Valoarea masei maxime admisibile a bagajelor nu trebuie să fie mai mică de: $B = 100 \times V$.

2.2.4. Calcule

2.2.4.1. Cerințele de la punctul 2.2.2 se verifică în toate configurațiile amenajărilor interioare.

2.2.4.2. În condițiile specificate la punctul 2.2.3, masa pe fiecare axă izolată și pe fiecare grup de axe nu trebuie să depășească masa maximă tehnic admisibilă pe axa respectivă sau pe grupul de axe respectiv.

- 2.2.4.3. În cazul unui vehicul cu capacitate de locuri pe scaune variabilă, cu suprafață disponibilă pentru pasagerii aflați în picioare (S_1) și echipat pentru transportul scaunelor cu roțile, conformitatea cu cerințele de la punctele 2.2.2 și 2.2.4.2 se verifică pentru fiecare dintre următoarele situații, după caz:
- (a) cu ocuparea tuturor scaunelor posibile, apoi a spațiului rămas pentru pasagerii în picioare (până la capacitatea maximă pentru pasageri în picioare declarată de producător, dacă este atinsă) și, dacă rămâne spațiu, a tuturor spațiilor pentru scaune cu roțile;
 - (b) cu ocuparea întregii suprafețe disponibile pentru pasageri în picioare (până la atingerea capacității maxime pentru pasageri în picioare declarată de producător), apoi a tuturor scaunelor rămase disponibile pentru pasagerii așezați și, dacă rămâne spațiu, a tuturor spațiilor pentru scaune cu roțile;
 - (c) cu ocuparea tuturor locurilor posibile pentru scaune cu roțile, apoi a suprafeței rămase pentru pasagerii în picioare (până la capacitatea maximă pentru pasageri în picioare, declarată de producător, dacă este atinsă) și a locurilor rămase disponibile.
- 2.2.5. Atunci când vehiculul este încărcat conform specificațiilor de la punctul 2.2.2, masa corespunzătoare sarcinii pe axa (axele) de direcție față trebuie să nu fie în niciun caz mai mică de 20 % din masa maximă tehnic admisibilă „M”.
- 2.2.6. În cazul în care omologarea de tip a unui vehicul se face pentru mai multe clase, cerințele de la secțiunea 2 se aplică fiecărei clase.
- 3. Capacitate de remorcare**
- 3.1. Masa maximă tehnic admisibilă a ansamblului nu trebuie să depășească suma dintre masa maximă tehnic admisibilă și masa maximă remorcabilă tehnic admisibilă.
- $$MC \leq M + TM$$
- 3.2. Masa remorcabilă maximă tehnic admisibilă nu trebuie să depășească 3 500 kg.
- 4. Masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare**
- 4.1. Masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare este egală cu cel puțin 4 % din masa remorcabilă maximă tehnic admisibilă sau cu 25 kg, luându-se în considerare valoarea cea mai mare dintre cele două de mai sus.
- 4.2. Producătorul specifică în manualul de utilizare condițiile de fixare a dispozitivului de cuplare pe autovehicul.
- 4.2.1. După caz, condițiile menționate la punctul 4.2 includ masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare a vehiculului tractor, masa maximă admisibilă a dispozitivului de cuplare, punctele de fixare a dispozitivului de cuplare și consola spate maxim admisibilă a dispozitivului de cuplare.
- 5. Capacitatea de demarare în rampă**
- 5.1. Vehiculele proiectate să tracteze o remorcă trebuie să poată demara pe o rampă cu o pantă de cel puțin 12 % de cinci ori într-o perioadă de cinci minute.
- 5.2. Pentru efectuarea încercării descrise la punctul 5.1, vehiculul tractor și remorca trebuie încărcate până la atingerea masei maxime tehnic admisibile a ansamblului.
- 6. Puterea motorului**
- 6.1. Motorul furnizează o putere utilă de cel puțin 5 kW pe tonă de masă maximă tehnic admisibilă a ansamblului sau de masă maximă tehnic admisibilă a vehiculului izolat, dacă vehiculul nu este proiectat să tracteze o remorcă.
- 6.2. Puterea motorului se măsoară în conformitate cu Directiva 80/1269/CEE a Consiliului ⁽¹⁾ sau cu Regulamentul CEE-ONU nr. 85 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ JO L 375, 31.12.1980, p. 46.

⁽²⁾ JO L 326, 24.11.2006, p. 55.

7. **Manevrabilitate**
- 7.1. Vehiculul trebuie să poată efectua manevre în ambele sensuri pe o traiectorie completă de 360°, astfel cum se arată în figura 1 din apendicele 3 la prezenta anexă, fără ca vreunul dintre punctele exterioare extreme ale vehiculului să ajungă în afara cercului exterior sau să pătrundă în interiorul cercului interior, după caz.
- 7.1.1. Încercarea se efectuează atât cu vehiculul neîncărcat (adică la masa în stare de funcționare), cât și încărcat la masa maximă tehnic admisibilă.
- 7.1.2. În sensul punctului 7.1, părțile menționate în apendicele 1 la prezenta anexă care pot să depășească lățimea vehiculului nu trebuie luate în considerare.
- 7.2. În cazul vehiculelor echipate cu axe încărcabile, cerința de la punctul 7.1 se aplică și atunci când axa (axele) încărcabilă (încărcabile) este (sunt) în funcțiune.
- 7.3. Cerințele de la punctul 7.1 se verifică după cum urmează:
- 7.3.1. Vehiculul efectuează manevrele în interiorul zonei circulare definită de două cercuri concentrice, un cerc exterior cu raza de 12,50 m și un cerc interior cu raza de 5,30 m.
- 7.3.2. Punctul frontal cel mai exterior al autovehiculului trebuie să urmeze circumferința cercului exterior (figura 1 din apendicele 3 la prezenta anexă).
8. **Balansul posterior**
- 8.1. Vehicul cu o singură secțiune
- 8.1.1. Vehiculul este supus încercării în conformitate cu metoda de încercare descrisă la punctul 8.1.2.
- 8.1.2. Metoda de încercare
- Cu vehiculul staționat, se stabilește, prin marcarea unei linii pe sol, un plan vertical tangent la latura vehiculului și orientat spre exteriorul cercului.
- Vehiculul trebuie deplasat în linie dreaptă, în suprafața circulară descrisă în figura 1, cu roțile sale față rotite astfel încât punctul față cel mai exterior să urmeze circumferința cercului exterior (a se vedea figura 2a din apendicele 3 la prezenta anexă).
- 8.1.3. Vehiculul trebuie prezentat la masa sa în stare de funcționare.
- 8.1.4. Balansul posterior maxim nu trebuie să depășească 0,60 m.
- 8.2. Vehicule cu două sau mai multe secțiuni
- 8.2.1. Cerințele de la punctul 8.1 se aplică *mutatis mutandis* vehiculelor cu două sau mai multe secțiuni.
- Într-un astfel de caz, două sau mai multe secțiuni rigide se aliniază cu planul, astfel cum se arată în figura 2b din apendicele 3 la prezenta anexă.

PARTEA C

Vehicule din categoriile N₂ și N₃

1. **Dimensiuni maxime autorizate**
- 1.1. Dimensiunile nu trebuie să depășească următoarele valori:
- 1.1.1. Lungime: 12,00 m.
- 1.1.2. Lățime:
- (a) 2,55 m pentru orice vehicul;
- (b) 2,60 m pentru vehiculele prevăzute cu caroserie cu pereți izolați având o grosime de cel puțin 45 mm, astfel cum se menționează în apendicele 2 la anexa II la Directiva 2007/46/CE.

- 1.1.3. Înălțime: 4,00 m.
- 1.2. Pentru măsurarea lungimii, a lățimii și a înălțimii, masa vehiculului trebuie să corespundă masei în stare de funcționare, vehiculul fiind plasat pe o suprafață orizontală și plană cu pneurile umflate la presiunea recomandată de producător.
- 1.3. Numai dispozitivele și echipamentele menționate în apendicele 1 din prezenta anexă nu trebuie luate în considerare la determinarea lungimii, lățimii și înălțimii.
2. **Distribuția masei în cazul vehiculelor prevăzute cu caroserie**
- 2.1. Metoda de calcul
- Notații:
- „M” masa maximă tehnic admisibilă;
- „TM” masa remorcabilă maximă tehnic admisibilă;
- „MC” masa maximă tehnic admisibilă a ansamblului de vehicule
- „m_i” masa maximă tehnic admisibilă pe axa izolată desemnată prin „i”, unde i este o cifră care variază de la 1 la numărul total de axe ale vehiculului;
- „m_c” masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare;
- „μ_j” masa maximă tehnic admisibilă pe grupul de axe desemnat prin „j” (j fiind o cifră care variază de la 1 la numărul total al grupurilor de axe).
- 2.1.1. Calculele necesare sunt efectuate astfel încât să se asigure că cerințele specificate la punctele 2.2 și 2.3 sunt respectate pentru fiecare configurație tehnică din cadrul tipului de vehicul.
- 2.1.2. În cazul vehiculelor echipate cu axe încărcabile, calculele prevăzute la punctele 2.2 și 2.3 se efectuează cu suspensia acestor axe încărcată în poziția ei normală de funcționare.
- 2.1.3. În cazul vehiculelor echipate cu axe liftabile, calculele prevăzute la punctele 2.2 și 2.3 se efectuează cu axele coborâte.
- 2.2. Cerințe generale
- 2.2.1. Suma dintre masa maximă tehnic admisibilă pe axe izolate și masa maximă tehnic admisibilă pe grup de axe nu trebuie să fie mai mică decât masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului.
- $$M \leq \Sigma [m_i + \mu_j]$$
- 2.2.2. Pentru fiecare grup de axe desemnat prin „j”, suma maselor maxime tehnic admisibile pe axele acestuia nu trebuie să fie inferioară masei maxime tehnic admisibile pe grupul de axe.
- În plus, niciuna dintre masele m_i nu poate fi inferioară părții din μ_j care acționează pe axa „i”, astfel cum este aceasta determinată prin legile de distribuție a masei pe grupul respectiv de axe.
- 2.3. Cerințe specifice
- 2.3.1. Masa vehiculului în stare de funcționare, plus masa echipamentelor opționale, plus masa pasagerilor, plus masa dispozitivului de cuplare în cazul în care nu este inclusă în masa vehiculului în stare de funcționare, plus masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare nu trebuie să depășească masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului.
- 2.3.2. Atunci când vehiculul este încărcat la masa maximă tehnic admisibilă, masa distribuită pe axa „i” nu trebuie să depășească masa m_i pe axa respectivă, iar masa pe grupul de axe „j” nu trebuie să depășească masa μ_j.

2.3.3. Cerințele prevăzute la punctul 2.3.2 trebuie respectate în următoarele configurații de încărcare:

2.3.3.1. Distribuție uniformă a sarcinii utile:

vehiculul trebuie să aibă masa sa în stare de funcționare în stare de funcționare, plus masa echipamentelor opționale, plus masele pasagerilor amplasate în punctele de referință ale scaunelor, plus masa dispozitivului de cuplare (dacă nu este inclusă în masa vehiculului în stare de funcționare), plus masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare, plus masa sarcinii utile distribuită uniform pe zona de încărcare.

2.3.3.2. Distribuție neuniformă a sarcinii utile:

vehiculul trebuie să aibă masa sa în stare de funcționare, plus masa echipamentelor opționale, plus masele pasagerilor amplasate în punctele de referință ale scaunelor, plus masa dispozitivului de cuplare (dacă nu este inclusă în masa vehiculului în stare de funcționare), plus masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare, plus masa sarcinii utile distribuită în conformitate cu specificațiile producătorului.

În acest scop, producătorul indică pozițiile extreme admisibile ale centrului de greutate al masei sarcinii utile și/sau al caroseriei și/sau al echipamentelor sau al amenajărilor interioare (de exemplu: de la 0,50 m la 1,30 m înaintea primei axe din spate).

2.3.3.3. Combinație de distribuție uniformă și neuniformă:

Cerințele de la punctele 2.3.3.1 și 2.3.3.2 trebuie îndeplinite simultan.

De exemplu, un camion cu benă basculantă (sarcină uniform distribuită) echipat cu o macara suplimentară (sarcină concentrată).

2.3.3.4. Masă transferată de dispozitivul de cuplare (tractor pentru semiremorci):

masa vehiculului cuprinde masa acestuia în stare de funcționare, plus masa echipamentelor opționale, plus masele pasagerilor amplasate în punctele de referință ale scaunelor, plus masa dispozitivului de cuplare dacă nu este inclusă în masa vehiculului în stare de funcționare, plus masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare amplasată în conformitate cu specificațiile producătorului (avansul minim și maxim al dispozitivului de cuplare).

2.3.3.5. Cerințele de la punctul 2.3.3.1 trebuie întotdeauna îndeplinite în cazul în care vehiculul este prevăzut cu o zonă de încărcare plană.

2.3.4. Atunci când vehiculul este încărcat la masa maximă tehnic admisibilă, plus masa dispozitivului de cuplare în cazul în care nu este inclusă în masa vehiculului în stare de funcționare, plus masa maxim admisibilă la punctul de cuplare, în așa fel încât masa maxim admisibilă pe grupul de axe spate (μ) sau masa maxim admisibilă pe axa spate (m) este atinsă, masa pe axa (axele) de direcție față nu trebuie să fie mai mică de 20 % din masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului.

2.3.5. În ceea ce privește vehiculele cu utilizare specială din categoriile N_2 și N_3 , serviciul tehnic verifică, de comun acord cu producătorul, conformitatea acestora cu cerințele din secțiunea 2, luând în considerare caracteristicile specifice de proiectare ale vehiculului (de exemplu, macarale mobile).

3. Capacitate de remorcare

3.1. Masa maximă tehnic admisibilă a ansamblului nu trebuie să depășească suma dintre masa maximă tehnic admisibilă și masa maximă remorcabilă tehnic admisibilă.

$$MC \leq M + TM$$

4. Capacitatea de pornire în rampă și capacitatea de a urca o rampă

4.1. Vehiculele proiectate să tracteze o remorcă și încărcate la masa maximă tehnic admisibilă a ansamblului trebuie să poată demara pe o rampă cu panta de cel puțin 12 % de cinci ori pe într-un interval de cinci minute.

4.2. În ceea ce privește capacitatea de a urca o rampă, vehiculele de teren se încearcă în raport cu cerințele tehnice din anexa II.

4.2.1. De asemenea, se aplică cerințele de la secțiunea 5 din apendicele 1 al anexei II la Directiva 2007/46/CE.

5. **Puterea motorului**

5.1. Vehiculele trebuie să furnizeze o putere utilă a motorului de cel puțin 5 kilowați pe tona de masă maximă tehnic autorizată a ansamblului.

5.1.1. În cazul tractoarelor rutiere sau al unei unități tractante pentru semiremorci destinate transportului de încărcături indivizibile, puterea motorului trebuie să fie cel puțin 2 kW pe tona de masă maximă tehnic autorizată a ansamblului.

5.2. Puterea motorului se măsoară în conformitate cu Directiva 80/1269/CEE sau cu Regulamentul CEE-ONU nr. 85.

6. **Manevrabilitate**

6.1. Vehicul trebuie să poată efectua manevre în ambele sensuri pe o traiectorie completă de 360°, astfel cum se arată în figura 1 din apendicele 3 la prezenta anexă, fără ca vreunul dintre punctele exterioare extreme ale vehiculului să ajungă în afara cercului exterior sau să pătrundă în interiorul cercului interior, după caz.

6.1.1. Încercarea se efectuează atât cu vehiculul neîncărcat (adică la masa în stare de funcționare), cât și încărcat la masa maximă tehnic admisibilă.

6.1.2. În sensul punctului 6.1, părțile menționate în apendicele 1 la prezenta anexă care pot să depășească lățimea vehiculului nu trebuie luate în considerare.

6.2. Pentru vehiculele prevăzute cu dispozitive de liftare a axelor, cerința de la punctul 6.1 se aplică, de asemenea, cu axa (axele) liftabilă (liftabile) în poziție ridicată și cu axa (axele) încărcabilă (încărcabile) în funcțiune.

6.3. Cerințele de la punctul 6.1 se verifică după cum urmează

6.3.1. Vehiculul efectuează manevrele în interiorul unei zone circulare definită prin două cercuri concentrice, un cerc exterior cu raza de 12,50 m și unul interior cu raza de 5,30 m.

6.3.2. Punctul frontal cel mai exterior al autovehiculului trebuie să urmeze circumferința cercului exterior (a se vedea figura 1 din apendicele 3 la prezenta anexă).

7. **Balansul posterior maxim**

7.1. Vehiculul este supus încercării în conformitate cu metoda de încercare la viteză constantă descrisă la punctul 7.1.1.

7.1.1. Metoda de încercare la viteză constantă

7.1.1.2. Vehiculul este în staționare și trebuie să aibă roțile directe din față poziționate astfel încât, dacă vehiculul se deplasează, punctul său cel mai exterior să descrie un cerc cu raza de 12,50 m.

Prin marcarea unei linii pe sol, se stabilește un plan vertical tangent la marginea vehiculului și îndreptat către exteriorul cercului.

Vehiculul trebuie să se deplaseze înainte astfel încât punctul frontal cel mai exterior să urmeze conturul cercului exterior cu raza de 12,50 m.

7.2. Balansul posterior maxim nu trebuie să depășească (a se vedea figura 3 din apendicele 3 la prezenta anexă)

(a) 0,80 m;

(b) 1,00 m dacă vehiculul este echipat cu un dispozitiv de liftare a axei și aceasta nu atinge solul;

(c) 1,00 m dacă axa cea mai din spate este axă motoare.

PARTEA D

Vehicule din categoria O

1. **Dimensiuni maxime autorizate**
- 1.1. Dimensiunile nu trebuie să depășească următoarele valori:
 - 1.1.1. Lungime
 - (a) remorcă 12,00 m, inclusiv bara de tracțiune;
 - (b) semiremorcă: 12,00 m plus consola față.
 - 1.1.2. Lățime
 - (a) 2,55 m pentru orice vehicul;
 - (b) 2,60 m pentru vehiculele prevăzute cu caroserie cu pereți izolați având o grosime de cel puțin 45 mm, astfel cum se menționează în apendicele 2 al anexei II la Directiva 2007/46/CE.
 - 1.1.3. Înălțime: 4,00 m.
 - 1.1.4. Raza de gabarit față a semiremorcii: 2,04 m.
- 1.2. Pentru măsurarea lungimii, a lățimii și a înălțimii, masa vehiculului trebuie să corespundă masei în stare de funcționare, vehiculul fiind plasat pe o suprafață orizontală și plană cu pneurile umflate la presiunea recomandată de producător.
- 1.3. Măsurarea lungimii, a înălțimii și a razei de gabarit frontale se efectuează atunci când suprafața de încărcare sau suprafața de referință menționată la punctul 1.2.1 al doilea paragraf din anexa 7 la Regulamentul CEE-ONU nr. 55 este orizontală.

Barele de tracțiune reglabile trebuie să fie orizontale și aliniate cu axa mediană a vehiculului. Acestea trebuie să se găsească în poziția orizontală cea mai extinsă.
- 1.4. Numai dispozitivele și echipamentele menționate în apendicele 1 al prezentei anexe nu trebuie luate în considerare la determinarea dimensiunilor menționate la punctul 1.1.
2. **Distribuția masei în cazul vehiculelor prevăzute cu caroserie**
- 2.1. Metoda de calcul
- 2.1.1. Notații:
 - „M” masa maximă tehnic admisibilă;
 - „m₀” masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare frontal;
 - „m_i” masa maximă tehnic admisibilă pe axa desemnată prin „i”, unde i este un număr care variază de la 1 la numărul total de axe ale vehiculului;
 - „m_c” masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare spate;
 - „m_j” masa maximă tehnic admisibilă pe grupul de axe desemnat prin „j” (j fiind un număr care variază de la 1 la numărul total al grupurilor de axe).
- 2.1.1.1. Calculele necesare sunt efectuate astfel încât să se asigure că cerințele specificate la punctele 2.2 și 2.3 sunt respectate pentru fiecare configurație tehnică din cadrul tipului de vehicul.
- 2.1.1.2. În cazul vehiculelor echipate cu axe încărcabile, calculele prevăzute la punctele 2.2 și 2.3 se efectuează cu suspensia acestor axe încărcată în poziția ei normală de funcționare.

2.1.3. În cazul vehiculelor echipate cu axe liftabile, calculele prevăzute la punctele 2.2 și 2.3 se efectuează cu axele coborâte.

2.2. Cerințe generale

2.2.1. Suma dintre masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare față și masa maximă tehnic admisibilă pe axe izolate sau pe grup de axe și masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare spate nu trebuie să fie mai mică decât masa maximă tehnic admisibilă a vehiculului.

$$M \leq \Sigma [m_0 + m_i + \mu_j + m_c]$$

2.2.2. Pentru fiecare grup de axe desemnate prin „i”, suma maselor m_i pe axe nu trebuie să fie inferioară masei μ_j .

În plus, niciuna din masele m_i nu poate fi inferioară părții din μ_j care acționează pe axa „i”, astfel cum este acesta determinată prin legile de distribuție a masei pe grupul respectiv de axe.

2.3. Cerințe specifice

2.3.1. Masa vehiculului în stare de funcționare plus masa echipamentelor opționale, plus masa maximă tehnic admisibilă la punctul (punctele) de cuplare nu trebuie să depășească masa maximă tehnic admisibilă vehiculului.

2.3.2. Atunci când vehiculul este încărcat la masa maximă tehnic admisibilă, masa distribuită pe axa izolată „i” nu trebuie să depășească nici masa m_i pe axa respectivă, nici masa μ_j pe grupul de axe, nici masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare m_0 .

2.3.3. Cerințele prevăzute la punctul 2.3.2 trebuie respectate în următoarele configurații de încărcare:

2.3.3.1. Distribuție uniformă a sarcinii utile

Masa vehiculului se compune din masa acestuia în stare de funcționare, plus masa echipamentelor opționale, plus masa sarcinii utile uniform distribuită pe zona de încărcare.

2.3.3.2. Distribuție neuniformă a sarcinii utile

Masa vehiculului se compune din masa acestuia în stare de funcționare, plus masa echipamentelor opționale, plus masa sarcinii utile amplasată în conformitate cu specificațiile producătorului.

În acest scop, producătorul indică pozițiile extreme admisibile ale centrului de greutate al masei sarcinii utile și/sau al caroseriei și/sau al echipamentelor sau al amenajărilor interioare (de exemplu: de la 0,50 m la 1,30 m înaintea primei axe din spate).

2.3.3.3. Combinație de distribuție uniformă și neuniformă:

Cerințele de la punctele 2.3.3.1 și 2.3.3.2 trebuie îndeplinite simultan.

2.3.3.4. Cerințele de la punctul 2.3.3.1 trebuie întotdeauna îndeplinite în cazul în care vehiculul este prevăzut cu o zonă de încărcare plană.

2.3.4. Cerințe specifice pentru rulote remorcate

2.3.4.1. Masa minimă a sarcinii utile (PM) trebuie să îndeplinească următoarea cerință:

$$PM \text{ în kg} \geq 10 (n + L)$$

unde

„n” este numărul maxim de cușete; și

„L” este lungimea maximă a caroseriei, astfel cum este definită la punctul 6.1.2 din standardul ISO 7237:1981.

3. Cerințe de manevrabilitate

3.1. Remorcile și semiremorcile se proiectează astfel încât, atunci când sunt cuplate la un vehicul tractor, ansamblul să fie capabil să manevreze în ambele sensuri ale unei traiectorii complete de 360° alcătuită din două cercuri concentrice, cercul exterior având raza de 12,50 m și cel interior având raza de 5,30 m, fără ca vreunul dintre punctele exterioare extreme ale vehiculului tractor să depășească cercul exterior sau vreunul dintre punctele exterioare extreme ale remorcii sau semiremorcii să pătrundă în cercul interior.

3.2. O semiremorcă se consideră conformă cu cerințele de la punctul 3.1 dacă ampatamentul său de referință „RWB” îndeplinește cerința următoare:

$$RWB \leq [(12,50 - 2,04)^2 - (5,30 + \frac{1}{2}W)^2]^{\frac{1}{2}}$$

unde:

„RWB” este distanța dintre axa pivotului principal și linia mediană a axelor nedirectoare;

„W” este lățimea semiremorcii.

3.3. Dacă una sau mai multe axe nedirectoare sunt prevăzute cu un dispozitiv de liftare pentru axă, se ia în considerare ampatamentul de referință cu axa coborâtă sau cu axa liftată – luându-se în considerare cea mai mare dintre valorile ampatamentului.

Apendicele 1

Lista dispozitivelor și a echipamentelor care nu trebuie neapărat luate în considerare pentru determinarea dimensiunilor de gabarit

1. Sub rezerva unor restricții suplimentare prezentate în tabelele de mai jos, dispozitivele și echipamentele enumerate în tabelele I, II și III nu este necesar să fie luate în considerare la determinarea dimensiunilor de gabarit, dacă sunt îndeplinite următoarele cerințe:
- (a) în cazul în care mai multe dispozitive sunt instalate în partea din față, protuberanța totală a acestor dispozitive nu trebuie să depășească 250 mm;
- (b) protuberanța totală a dispozitivelor și echipamentelor adăugate vehiculului în lungimea acestuia nu trebuie să depășească 750 mm;
- (c) cu excepția oglinzilor retrovizoare, protuberanța totală a dispozitivelor și echipamentelor adăugate vehiculului pe lățimea acestuia nu trebuie să depășească 100 mm.
2. Cerințele prevăzute la literele (a) și (b) de la punctul 1 nu se aplică dispozitivelor pentru vizibilitate indirectă.

Tabelul I

Lungimea vehiculului

Element		Categoriile vehiculelor									
		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
1.	Dispozitive pentru vizibilitate indirectă, astfel cum sunt definite la punctul 2.1 din Regulamentul CEE-ONU nr. 46 ⁽¹⁾	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.	Dispozitive pentru șters și spălat parbrizul	x	x	x	x	x	x				
3.	Parasolare exterioare	—	—	—	—	x	x	—	—	—	—
4.	Sistem de protecție frontală omologat de tip în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 78/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾	x			x						
5.	Trepte de acces și mânere	—	x	x	x	x	x	x	x	x	x
6.	Dispozitiv de cuplare (dacă este amovibil)	x	x	x	x	x	x	—	—	—	—
7.	Dispozitive de cuplare suplimentare în spatele remorcii (dacă sunt amovibile)	—	—	—	—	—	—	x	x	x	x
8.	Suport pentru biciclete (dacă este amovibil sau retractabil)	x			x	—	—	—	—	—	—
9.	Platforme elevatoare, rampe de acces și echipamente similare (atunci când nu sunt în poziție de funcționare și nu ies în afară cu mai mult de 300 mm), cu condiția să nu crească capacitatea de încărcare a vehiculului	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
10.	Sisteme ajutătoare de supraveghere și localizare, inclusiv radare	—	x	x	—	x	x	x	x	x	x
11.	Bare de protecție elastice și echipamente similare	—	—	—	—	x	x	x	x	x	x
12.	Dispozitive de sigilare vama și sistemele de protecție a acestora	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x

Element		Categoriile vehiculelor									
		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
17.	<p>Balustrade de siguranță pe transportoarele de vehicule</p> <p>Numai pentru vehicule concepute și construite pentru a transporta cel puțin două alte vehicule și pentru care balustradele de siguranță sunt la mai mult de 2,0 m, dar nu mai mult de 3,70 m de la sol și nu depășesc cu mai mult de 50 mm extremitatea laterală a vehiculului.</p> <p>Lățimea vehiculului nu trebuie să depășească 2 650 mm.</p>	—	—	—	—	x	x	—	—	x	x

(¹) JO L 34, 9.2.2011, p. 2.

Tabelul III

Înălțimea vehiculului

		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
1.	Antenă radio sau pentru radionavigație	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.	Pantografe sau brațe de troleu în poziție ridicată	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—

Apendicele 2

Toleranțe admise pentru omologarea de tip și conformitatea producției**1. Dimensiuni**

- 1.1. Măsurarea lungimii, a lățimii și a înălțimii totale se efectuează în conformitate cu punctul 1.2 din părțile A-D ale prezentei anexe.
- 1.2. Dacă limitele specificate la punctul 1.1 din părțile A-D ale prezentei anexe nu sunt depășite, dimensiunile reale pot fi diferite de cele specificate de către producător cu cel mult de 3 %.

2. Masa în stare de funcționare și masa reală a vehiculului

- 2.1. Masa în stare de funcționare trebuie verificată pornind de la masa reală prin cântărirea vehiculului și deducerea masei echipamentelor opționale instalate. În acest scop, instrumentul de cântărire trebuie să respecte cerințele Directivei 2009/23/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁾.
- 2.2. Masa în stare de funcționare, determinată în conformitate cu cerințele de la punctul 2.1 se poate abate de la valoarea nominală indicată la punctul 2.6 litera (b) din anexa I sau în partea I secțiunea A sau B din anexa III la Directiva 2007/46/CE sau în rubrica relevantă din certificatul de conformitate cu cel mult:
 - (a) 3 % în ceea ce privește abaterile inferioare și superioare admisibile (= abaterile negativă și pozitivă față de valoarea declarată) pentru vehiculele din categoriile M, N și O cu excepția vehiculelor cu destinație specială;
 - (b) 5 % în ceea ce privește abaterile inferioare și superioare admisibile (= abaterile negativă și pozitivă față de valoarea declarată) pentru vehiculele cu destinație specială;
 - (c) 5 % în ceea ce privește abaterile inferioare și superioare admisibile (= abaterile negativă și pozitivă față de valoarea declarată) pentru aplicarea articolului 12 alineatul (2) din Directiva 2007/46/CE.

⁽¹⁾ JO L 122, 16.5.2009, p. 6.

Apendicele 3

Cifre privind manevrabilitatea

Figura 1

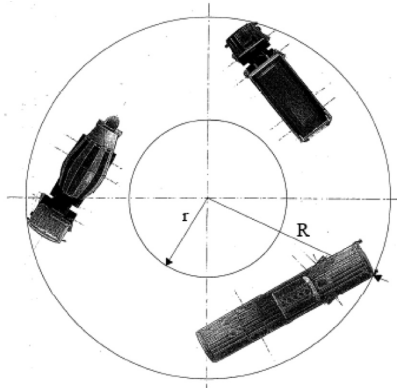
Cercul manevrabilității $r = 5,3$ m $R = 12,5$ m

Figura 2

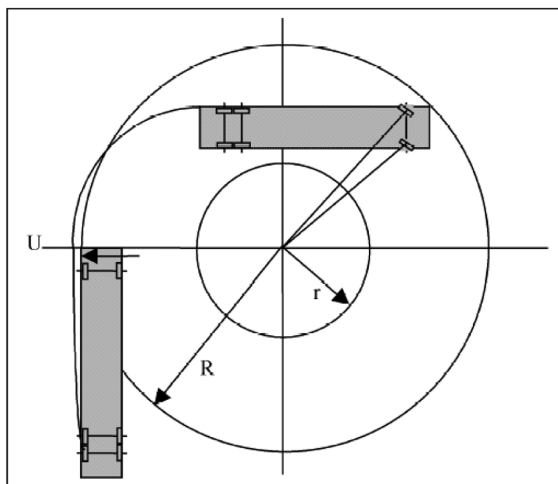
Metoda „Drive-in” pentru vehicule din categoriile M_2 și M_3 

Figura 2a:
Balansul posterior (vehicule nearticulate)
 $R = 12,5$ m
 $r = 5,3$ m
 $U_{\max} \leq 60$ cm

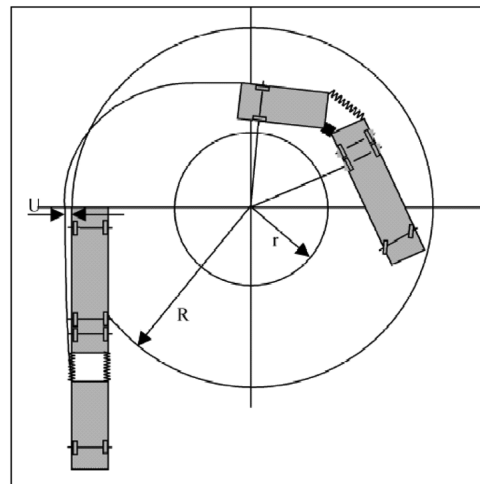
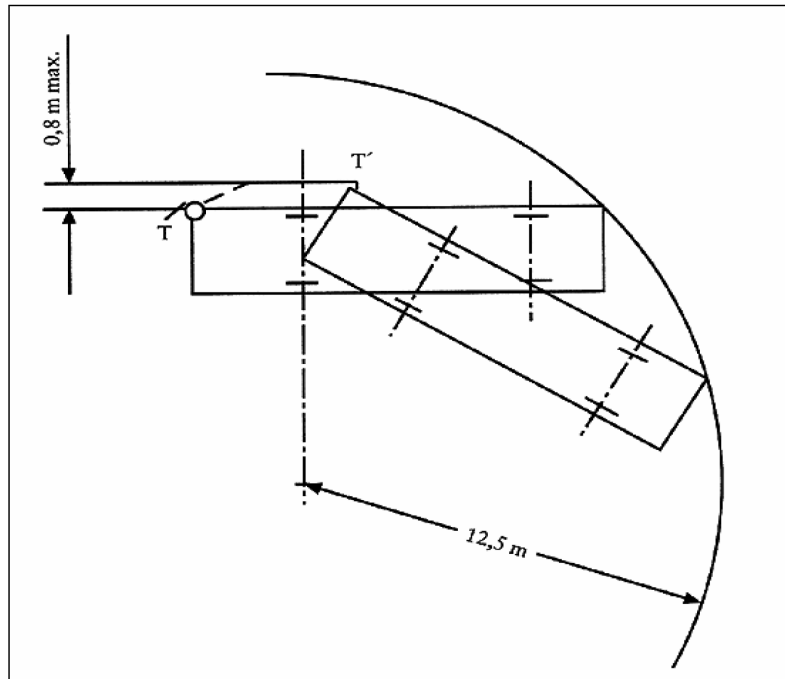


Figura 2b:
Balansul posterior (vehicule articulate)
 $R = 12,5$ m
 $r = 5,3$ m
 $U_{\max} \leq 60$ cm

Figura 3

Metoda încercării la viteză constantă pentru vehicule din categoriile N₂ și N₃



ANEXA II

CAPACITATEA VEHICULELOR DE TEREN DE A URCA O RAMPĂ

1. **Generalități**

- 1.1. Prezenta anexă stabilește cerințele tehnice în scopul verificării capacității unui vehicul de a urca o pantă în vederea clasificării ca vehicul de teren în conformitate cu secțiunea 4 din partea A a anexei II la Directiva 2007/46/CE.
- 1.2. Serviciul tehnic verifică dacă vehiculul complet sau completat sau unitatea tractoare pentru semiremorci trebuie considerat drept vehicul de teren în conformitate cu cerințele prevăzute în anexa II la Directiva 2007/46/CE.
- 1.3. Pentru vehiculele incomplete, această verificare nu se efectuează decât la cererea producătorului.

2. **Condiții de încercare**

2.1. Condiții privind vehiculul

- 2.1.1. Vehiculul este adus în starea recomandată de producător și dotat cu echipamentele menționate în anexa I la Directiva 2007/46/CE.
- 2.1.2. Reglarea frânelor, a ambreiajului (sau a unei componente echivalente), a motorului și a cutiei de viteză se face în conformitate cu recomandările producătorului în vederea unei utilizări în afara drumurilor normale.
- 2.1.3. Pneurile sunt cele recomandate pentru utilizări în afara drumurilor. Adâncimea profilului acestora nu este mai mică de 90 % din adâncimea profilului unor pneuri noi. Presiunea pneurilor se reglează la valoarea recomandată de producătorul pneurilor.
- 2.1.4. Vehiculul este încărcat la masa maximă tehnic admisibilă cu sarcina distribuită proporțional cu repartiția masei maxime pe axe, astfel cum este declarată de către producător.

De exemplu, un vehicul de 7,5 tone cu o masă maximă pe axa față de 4 tone și masa maximă pe axa spate de 6 tone se încarcă cu o masă de 3 tone (40 %) pe axa față și 4,5 tone (60 %) pe axa spate.

2.2. Condițiile pistei de încercare

- 2.2.1. Suprafața pistei de încercare trebuie să fie uscată, realizată din asfalt sau ciment.
- 2.2.2. Pista trebuie să aibă o pantă continuă de 25 % cu o toleranță de + 3 % ($\vartheta = 14$ grade).
- 2.2.3. În acord cu producătorul, încercarea poate fi efectuată pe o pistă cu o pantă mai mare de 25 %. Încercarea se efectuează cu masele maxime reduse în raport cu condițiile de încercare.

Aceste condiții trebuie consemnate.

- 2.2.4. Suprafața pistei de încercare trebuie să aibă un coeficient bun de aderență.

Indicele de aderență (*Skid Resistance Index – SRI*) al suprafeței se măsoară conform standardului CEN/TS 13036-2:2010 Caracteristici ale drumurilor și ale aerodromurilor – Metode de încercare – Partea 2: Evaluarea indicelui de aderență al unui pavaj rutier prin utilizarea de sisteme dinamice de măsură.

Valoarea medie a SRI se consemnează.

3. **Procedura de încercare**

- 3.1. Vehiculul se plasează mai întâi pe o suprafață orizontală.
- 3.2. Se selectează modul de tracțiune pentru utilizare în afara drumurilor. Treapta (treptele) de viteză utilizate trebuie să permită o viteză constantă.
- 3.3. Se aplică cerințele de la secțiunile 4 și 5 din apendicele 1 al anexei II la Directiva 2007/46/CE.

ANEXA III

CONDIȚIILE PENTRU ECHIVALAREA UNEI SUSPENSII CU O SUSPENSIE PNEUMATICĂ

1. Prezenta anexă stabilește condițiile tehnice referitoare la echivalența unei suspensii cu o suspensie pneumatică pentru axa (axele) motoare a (ale) vehiculelor.
2. Pentru a fi recunoscută ca fiind echivalentă cu o suspensie pneumatică, o suspensie trebuie să satisfacă următoarele cerințe:
 - 2.1. Atunci când masa aplicată printr-un resort unei axe sau unui grup de axe motoare se află în oscilație verticală tranzitorie liberă de joasă frecvență, frecvența și amortizarea măsurate cu suspensia la sarcină maximă trebuie să se încadreze în limitele definite la punctele 2.3-2.6.
 - 2.2. Fiecare axă este echipată cu amortizoare hidraulice. Pe grupuri de axe, amortizoarele trebuie astfel poziționate încât să reducă la minimum oscilațiile grupurilor de axe;
 - 2.3. Coeficientul mediu de amortizare D_m trebuie să fie cu 20 % mai mare decât cel corespunzător amortizării critice pentru o suspensie în stare de funcționare normală, adică echipată cu amortizoare hidraulice funcționale.
 - 2.4. Coeficientul de amortizare D_r al unei suspensii având toate amortizoarele hidraulice îndepărtate sau scoase din funcțiune nu trebuie să depășească 50 % din D_m .
 - 2.5. Frecvența oscilației verticale tranzitorii libere a masei aplicate printr-un resort unei axe sau unui grup de axe motoare nu trebuie să depășească 2,0 Hz.
 - 2.6. Procedurile de încercare pentru măsurarea frecvenței și a amortizării sunt stabilite la punctul 3
3. **Procedura de încercare**
 - 3.1. *Frecvența și amortizarea*
 - 3.1.1. Ecuația oscilației libere a unei mase suspendate elastic este următoarea:

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

unde

„M” este masa suspendată (kg);

„Z” este deplasarea verticală a masei suspendate (m);

„C” este coeficient total de amortizare (N.s/m); și

„K” este rigiditatea verticală totală între suprafața drumului și masa suspendată (N/m).

- 3.1.2. Frecvența oscilației libere a masei suspendate elastic este dată de următoarea ecuație:

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

- 3.1.3. Amortizarea este critică atunci când $C = C_0$,

unde:

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

Factorul de amortizare, exprimat ca o fracțiune din amortizarea critică, este C/C_0 .

- 3.1.4. În cazul unei oscilații tranzitorii libere a masei suspendate elastic, mișcarea verticală a masei urmează o curbă sinusoidală amortizată (figura 2). Frecvența poate fi evaluată măsurându-se timpul necesar pentru toate ciclurile de oscilație observabile. Amortizarea poate fi evaluată măsurându-se înălțimea vârfurilor de oscilație succesive care se produc în aceeași direcție.
- 3.1.5. Dacă amplitudinile primului și ale celui de-al doilea ciclu de oscilație sunt A_1 și A_2 , atunci raportul de amortizare D este dat de relația:

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

„ln” fiind logaritmul natural al raportului amplitudinilor.

3.2. Procedura de încercare

Pentru a determina experimental coeficientul de amortizare D_m , coeficientul de amortizare D_r după îndepărtarea amortizoarelor hidraulice și frecvența 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 având profilul prezentat în figura 1. Oscilația tranzitorie ale cărei frecvență și amortizare trebuie analizate se produce după ce roțile axei motoare au părăsit treapta;
- să fie supraîncărcat prin șasiu astfel încât sarcina axei motoare să atingă o dată și jumătate valoarea sa statică maximă. Sarcina de supraîncărcare a vehiculului este îndepărtată brusc, oscilațiile rezultate fiind analizate;
- să fie ridicat prin șasiu astfel încât masa aplicată elastic să fie ridicată cu 80 mm deasupra axei motoare. Vehiculul ridicat este lăsat brusc să cadă, oscilațiile rezultate fiind analizate;
- să fie supus altor proceduri, în măsura în care producătorul a demonstrat, spre satisfacția serviciului tehnic echivalența acestora.

3.3. Echipamente de încercare a vehiculului și condiții de încercare

- Vehiculul trebuie echipat cu un captor de deplasare vertical, instalat între axa motoare și șasiu, imediat deasupra axei motoare. Pe baza înregistrării, se măsoară intervalul de timp dintre vârful primei și al celei de a doua comprimări pentru a obține amortizarea.

Pentru grupele de axe motoare tandem, captoarele de deplasare trebuie plasate între fiecare axă motoare și zona din șasiu aflată imediat deasupra, perpendicular pe aceasta.

- Pneurile trebuie umflate la presiunea recomandată de producătorul vehiculului.

- Încercarea destinată verificării echivalenței suspensiilor se efectuează la masa maximă tehnic admisibilă pe axă sau pe grup de axe, presupunându-se echivalența valabilă pentru toate masele inferioare.

Figura 1

Treaptă pentru încercările suspensiei

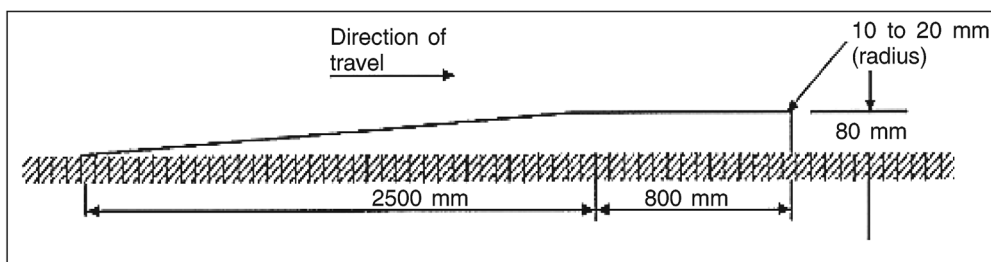
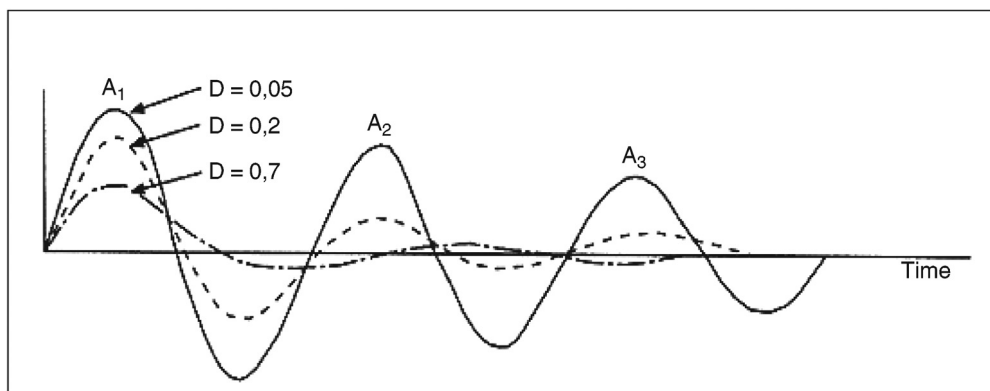


Figura 2

Curba oscilației tranzitorii amortizate



ANEXA IV

CERINȚE TEHNICE PENTRU INSTALAREA DE AXE LIFTABILE SAU ÎNCĂRCABILE PE VEHICULE

1. În cazul în care un vehicul este echipat cu una sau mai multe axe liftabile sau încărcabile, este necesar să se asigure că, în condiții normale de conducere a vehiculului, masele maxim admisibile de înmatriculare/punere în circulație pe axe izolate sau pe grupe de axe nu sunt depășite. În acest scop, axa (axele) liftabilă (liftabile) sau încărcabilă (încărcabile) trebuie coborâtă (coborâte) la nivelul solului sau încărcate în mod automat dacă axa (axele) din grup cea (cele) mai apropiată (apropiate) sau axa (axele) frontală (frontale) a (ale) autovehiculului este (sunt) încărcată (încărcate) la masa (masele) admisibilă (admisibile) de înmatriculare/punere în circulație.

În cazul în care o axă este în poziție ridicată, se asigură că masa pe axa (axele) de direcție continuă să fie suficientă pentru a asigura conducerea în condiții de securitate a vehiculului în orice situație. Pentru astfel de situații, producătorul vehiculului specifică, în cazul vehiculelor incomplete, masa minimă asupra axei (axelor) directe.

2. Orice dispozitiv de liftare a axelor instalat pe un vehicul, precum și sistemele de operare ale acestuia, trebuie să fie astfel concepute și instalate încât să fie protejate împotriva oricărei folosiri inadecvate și a oricărei manipulări neautorizate.
3. Cerințe pentru demararea vehiculelor pe suprafețe alunecoase și pentru îmbunătățirea manevrabilității acestora.
- 3.1. Prin derogare de la dispozițiile punctului 1 și pentru a facilita demararea autovehiculelor sau a ansamblurilor de vehicule pe un sol alunecos, pentru a mări tracțiunea pneurilor pe aceste suprafețe, precum și pentru a ameliora manevrabilitatea acestora, dispozitivul de liftare a axelor poate să acționeze axa (axele) liftabilă (liftabile) sau încărcabilă (încărcabile) a (ale) unui autovehicul sau a (ale) unei semiremorci pentru a crește sau descrește masa pe axa motoare a autovehiculului, sub rezerva următoarelor condiții:
 - (a) masa corespunzătoare sarcinii pe fiecare axă a vehiculului poate depăși masa maxim admisibilă pe axă în vigoare într-un stat membru cu până la 30 %, cu condiția ca aceasta să nu depășească valoarea specificată de producător pentru această aplicație specială;
 - (b) masa corespunzătoare sarcinii restante pe axa (axele) față trebuie să rămână pozitivă (pentru ca, în cazul unei axe spate încărcabile cu consolă spate lungă, vehiculul să nu basculeze);
 - (c) axa (axele) liftabilă (liftabile) sau încărcabilă (încărcabile) trebuie să poată fi acționată (acționate) doar de sisteme de control specifice;
 - (d) după demararea autovehiculului și înainte ca acesta să atingă viteza de 30 km/h, axa (axele) trebuie coborâtă (coborâte) în mod automat la nivelul solului sau reîncărcată (reîncărcate).

ANEXA V

PARTEA A

FIȘĂ DE INFORMAȚII

MODEL DE UTILIZAT

Fișă de informații nr. ... pentru omologarea CE de tip a unui autovehicul și a remorcilor acestuia în ceea ce privește masele și dimensiunile vehiculului.

Următoarele informații se prezintă în trei exemplare și includ un cuprins. Orice schiță este prezentată la scara corespunzătoare și suficient de detaliată, în format A4 sau într-un dosar format A4. Fotografiiile, dacă există, trebuie să fie suficient de detaliate.

0. GENERALITĂȚI
- 0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului):
- 0.2. Tipul:
- 0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale) (dacă este cazul):
- 0.4. Categoria vehiculului (°):
- 0.5. Numele și adresa producătorului:
- 0.8. Denumirea (denumirile) și adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare:
- 0.9. Numele și adresa reprezentantului producătorului (dacă există):
1. CARACTERISTICI GENERALE DE CONSTRUCȚIE ALE VEHICULULUI
- 1.1. Fotografii și/sau desene ale unui vehicul reprezentativ:
- 1.2. Desen cu dimensiunile întregului vehicul:
- 1.3. Numărul de axe și roți:
- 1.3.1. Numărul și poziția axelor cu roți duble:
- 1.3.2. Numărul și poziția axelor directoare:
- 1.3.3. Axe motoare (număr, poziție, interconectare):
- 1.4. Șasiu (dacă există) (desen de ansamblu):
- 1.7. Cabina conducătorului auto (amplasată frontal sau retrasă în spatele motorului) (°):
- 1.9. Precizați dacă vehiculul tractor este destinat pentru a tracta semiremorci sau alte remorci și dacă remorca este o semiremorcă, o remorcă cu proșap, o remorcă cu axă centrală sau o remorcă cu bară de tracțiune rigidă: ...
- 1.10. Precizați dacă vehiculele sunt concepute special pentru transportul de mărfuri în condiții de temperatură controlată:

2. MASE ȘI DIMENSIUNI ⁽⁶⁾ ⁽⁸⁾ ⁽⁷⁾
(în kg și mm) (a se vedea desenul, dacă este cazul)
- 2.1. **Ampatamentul (ampatamentele) (la încărcătură maximă) ⁽⁸¹⁾**:
- 2.1.1. Vehicule cu două axe:
- 2.1.2. Vehicule cu trei sau mai multe axe
- 2.1.2.1. Distanța dintre axele consecutive, de la cea situată cel mai în față la cea situată cel mai în spate:
- 2.1.2.2. Distanța totală dintre axe:
- 2.2. **Dispozitivul de cuplare tip șa**
- 2.2.1. În cazul semiremorcilor
- 2.2.1.1. Distanța dintre axul pivotului de cuplare și extremitatea posterioară a semiremorcii:
- 2.2.1.2. Distanța maximă dintre axul pivotului de cuplare și orice punct al părții anterioare a semiremorcii:
- 2.2.1.3. Ampatamentul de referință al semiremorcii (în conformitate cu punctul 3.2 din partea D a anexei I la Regulamentul (UE) nr. 1230/2012:
- 2.2.2. În cazul vehiculelor cu semiremorcă
- 2.2.2.1. Avansul dispozitivului de cuplare tip șa (maxim și minim); se indică valorile admisibile în cazul unui vehicul incomplet ⁽⁸²⁾:
- 2.3. **Ecartamentul și lățimea axei (axelor)**
- 2.3.1. Ecartamentul fiecărei axe directoare ⁽⁸⁴⁾:
- 2.3.2. Ecartamentul tuturor celorlalte axe ⁽⁸⁴⁾:
- 2.4. **Categoria dimensiunilor vehiculului (de gabarit)**
- 2.4.1. Pentru șasiu fără caroserie
- 2.4.1.1. Lungimea ⁽⁸⁵⁾:
- 2.4.1.1.1. Lungimea maximă admisă:
- 2.4.1.1.2. Lungimea minimă admisă:
- 2.4.1.1.3. În cazul remorcilor, lungimea barei de tracțiune maximă admisă ⁽⁸⁶⁾:
- 2.4.1.2. Lățimea ⁽⁸⁷⁾:
- 2.4.1.2.1. Lățimea maximă admisă:
- 2.4.1.2.2. Lățimea minimă admisă:
- 2.4.1.3. Înălțimea ⁽⁸⁸⁾:
- 2.4.1.4. Consolă față ⁽⁸⁹⁾:
- 2.4.1.4.1. Unghi de atac ⁽⁹¹⁰⁾ ⁽⁴⁾ grade
- 2.4.1.5. Consolă spate ⁽⁹¹¹⁾:
- 2.4.1.5.1. Unghi de degajare ⁽⁹¹²⁾ ⁽⁴⁾: grade
- 2.4.1.5.2. Dimensiunile minime și maxime admise pentru consola la punctul de cuplare ⁽⁹¹³⁾:

- 2.4.1.6. Garda la sol (astfel cum este definită la punctele 3.1.1 și 3.2.1 din apendicele 1 al anexei II la Directiva 2007/46/CE)
- 2.4.1.6.1. Între axe:
- 2.4.1.6.2. Sub axa (axele) față:
- 2.4.1.6.3. Sub axa (axele) spate:
- 2.4.1.8. Poziția centrului de greutate al caroseriei și/sau al amenajărilor interioare și/sau al echipamentelor și/sau al masei sarcinii utile (maximă și minimă):
- 2.4.2. Pentru șasiu cu caroserie
- 2.4.2.1. Lungimea ^(g5):
- 2.4.2.1.1. Lungimea zonei de încărcare:
- 2.4.2.2. Lățimea ^(g7):
- 2.4.2.2.1. Grosimea pereților (în cazul vehiculelor proiectate pentru transportul de mărfuri în condiții de temperatură controlată):
- 2.4.2.3. Înălțimea ^(g8):
- 2.4.2.4. Consolă față ^(g9):
- 2.4.2.4.1. Unghi de atac ^(g10) ⁽⁴⁾: grade
- 2.4.2.5. Consolă spate ^(g11):
- 2.4.2.5.1. Unghi de degajare ^(g12) ⁽⁴⁾: grade
- 2.4.2.5.2. Dimensiunile minime și maxime admise pentru consola la punctul de cuplare ^(g13):
- 2.4.2.6. Garda la sol (astfel cum este definită la punctele 3.1.1 și 3.2.1 din apendicele 1 al anexei II la Directiva 2007/46/CE) ⁽⁴⁾
- 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. Pozițiile centrului de greutate al masei utile (în cazul unei sarcini neuniforme):
- 2.4.3. Pentru caroseriile omologate fără șasiu (vehicule M₂ și M₃)
- 2.4.3.1. Lungimea ^(g5):
- 2.4.3.2. Lățimea ^(g7):
- 2.4.3.3. Înălțimea ^(g8):
- 2.5. **Masa minimă pe axa (axele) directoare pentru vehicule incomplete:**
- 2.6. **Masa în stare de funcționare ^(h)**
- (a) (minimă și maximă pentru fiecare variantă):

- 2.6.1. Distribuția acestei mase pe axe și, în cazul unei semiremorci, al unei remorci cu axă centrală sau al unei remorci cu bară de tracțiune rigidă, masa la punctul de cuplare:
- (a) (minimă și maximă pentru fiecare variantă):
- 2.6.2. Masa echipamentelor opționale [a se vedea definiția nr. 5 de la articolul 2 din Regulamentul (UE) nr. 1230/2012]:
- 2.8. **Masa maximă tehnic admisibilă (1):**
- 2.8.1. Distribuția acestei mase pe axe și, în cazul unei semiremorci, al unei remorci cu axă centrală sau al unei remorci cu bară de tracțiune rigidă, sarcina la punctul de cuplare:
- 2.9. **Masa maximă tehnic admisibilă pe fiecare axă:**
- 2.10. **Masa maximă tehnic admisibilă pe fiecare grup de axe:**
- 2.11. **Masa maximă de remorcare tehnic admisibilă a vehiculului tractor:**
în cazul:
- 2.11.1. unei remorci cu proțap:
- 2.11.2. unei semiremorci:
- 2.11.3. unei remorci cu axă centrală:
- 2.11.4. unei remorci cu bară de tracțiune rigidă:
- 2.11.4.1. Raportul maxim dintre lungimea consolei la punctul de cuplare (1)
- 2.11.4.2. Valoarea maximă a factorului V: kN
- 2.11.5. Masa maximă tehnic admisibilă a ansamblului de vehicule:
- 2.11.6. Masa maximă a remorcii fără sistem de frânare:
- 2.12. **Masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare:**
- 2.12.1. a unui vehicul tractor:
- 2.12.2. a unei semiremorci, a unei remorci cu axă centrală sau a unei remorci cu bară de tracțiune rigidă:
- 2.12.3. Masa maxim admisibilă a dispozitivului de cuplare (dacă acesta nu a fost montat de către producător):
- 2.16. **Masele maxim admisibile prevăzute pentru înmatriculare/punere în circulație (opțional)**
- 2.16.1. Masa maxim admisibilă prevăzută pentru înmatriculare/punere în circulație (5):
- 2.16.2. Masa maxim admisibilă prevăzută pentru înmatriculare/punere în circulație pe fiecare axă și, în cazul unei semiremorci sau al unei remorci cu axă centrală, sarcina prevăzută la punctul de cuplare indicată de producător, dacă este mai mică decât masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare (5):
- 2.16.3. Masa maxim admisibilă prevăzută pentru înmatriculare/punere în circulație pe fiecare grup de axe (5):
- 2.16.4. Masa de remorcare maxim admisibilă prevăzută pentru înmatriculare/punere în circulație (5):
- 2.16.5. Masa maxim admisibilă prevăzută pentru înmatriculare/punere în circulație a ansamblului (5):

3. SISTEMUL DE PROPULSIE ^(k)
- 3.1. **Producătorul motorului:**
- 3.2. **Motor cu ardere internă**
- 3.2.1.8. Putere utilă maximă ⁽ⁿ⁾: kW la min⁻¹ (valoarea declarată de producător)
- Notă: În sensul prezentului regulament, este permis să se facă referire la motorul care prezintă cea mai mică putere.
- 3.3. **Motor electric**
- 3.3.1.1. Putere orară maximă: kW
- 3.4. **Combinăție de motoare**
- 3.4.1. Vehicul electric hibrid: da/nu ^(l)
- 3.4.5.4. Puterea maximă: kW
4. TRANSMISIA ^(p)
- 4.1. **Desen al sistemului de transmisie ⁽⁴⁾:**
5. AXE
- 5.1. Descrierea fiecărei axe:
- 5.2. Marca:
- 5.3. Tipul:
- 5.4. Poziția axei (axelor) liftabile:
- 5.5. Poziția axei (axelor) încărcabile:
6. SUSPENSIA
- 6.1. Desen al structurii suspensiei:
- 6.2. Tipul și construcția suspensiilor pentru fiecare axă sau grup de axe sau pentru fiecare roată:
- 6.2.3. Suspensie pneumatică pentru axa (axele) motoare: da/nu ^(l)
- 6.2.3.1. Suspensia axei (axelor) motoare echivalentă unei suspensii pneumatice: da/nu ^(l)
- 6.2.3.2. Frecvența și amortizarea oscilațiilor masei suspendate elastic:
- 6.2.4. Suspensie pneumatică pentru axa (axele) motoare: da/nu ^(l)
- 6.2.4.1. Suspensia axei (axelor) nemotoare echivalentă unei suspensii pneumatice: da/nu ^(l)
- 6.2.4.2. Frecvența și amortizarea oscilațiilor masei suspendate elastic:
- 6.3. Distribuția masei între axele care fac parte dintr-un grup de axe (dacă este necesar, furnizați diagramele corespunzătoare):
- 6.6. Pneuri și roți
- 6.6.1. Combinăție (combinății) de pneuri/roți ^(*)
- (a) pentru pneuri indicați
- (i) specificațiile dimensiunilor:

- (ii) indicele capacității de sarcină:
- (iii) simbolul categoriei de viteză:
- 6.6.1.1. Axe
 - 6.6.1.1.1. Axa 1:
 - 6.6.1.1.2. Axa 2:
 - etc.
- 9. CAROSERIA
 - 9.1. Tipul caroseriei utilizând codurile definite în anexa II partea C:
 - 9.10.3. Scaune
 - 9.10.3.1. Numărul de poziții așezate ⁽⁶⁾:
 - 9.10.3.1.1. Amplasare și dispunere:
 - 9.10.3.5. Coordonatele sau desenul punctului R ⁽⁷⁾
 - 9.10.3.5.1. Scaunul conducătorului auto:
 - 9.10.3.5.2. Toate celelalte poziții așezate:
 - 9.25. Dispozitive concepute pentru a reduce rezistența la înaintare aerodinamică
 - 9.25.1. Tipul și caracteristicile dispozitivului:
- 11. LEGĂTURI ÎNTRE VEHICULELE TRACTOARE ȘI REMORCI SAU SEMIREMORCI
 - 11.1. Clasa și tipul dispozitivului (dispozitivelor) de cuplare existente sau care urmează a fi montate
 - 11.2. Caracteristicile D, U, S și V ale dispozitivului (dispozitivelor) de cuplare montate și caracteristicile minime D, U, S și V ale dispozitivului (dispozitivelor) care urmează să fie montate: daN
- 13. DISPOZIȚII SPECIALE PENTRU AUTOBUZE ȘI AUTOCARE
 - 13.1. Clasa vehiculului: Clasa I/Clasa II/Clasa III/Clasa A/Clasa B ⁽¹⁾
 - 13.2. Suprafața disponibilă pentru pasageri (m²)
 - 13.2.1. Totală (S₀):
 - 13.2.2. Pe puntea superioară (S_{0a}) ⁽¹⁾:
 - 13.2.3. Pe puntea inferioară (S_{0b}) ⁽¹⁾:
 - 13.2.4. Pentru pasageri în picioare (S₁):
 - 13.3. Număr de pasageri (așezați și în picioare)
 - 13.3.1. Total (N):
 - 13.3.2. Pe puntea superioară (N_a) ⁽¹⁾:
 - 13.3.3. Pe puntea inferioară (N_b) ⁽¹⁾:
 - 13.4. Numărul pasagerilor așezați
 - 13.4.1. Total (A):

- 13.4.2. Pe puntea superioară (A_a) ⁽¹⁾:
- 13.4.3. Pe puntea inferioară (A_b) ⁽¹⁾:
- 13.4.4. Numărul pozițiilor pentru scaune rulante pentru vehiculele din categoriile M_2 și M_3 :
- 13.7. Volumul compartimentului pentru bagaje (m^3):
- 13.12. Desen cu dimensiuni prezentând dispunerea interioară a pozițiilor așezate, precum și a spațiilor pentru pasageri în picioare, pentru pasageri în scaun rulant, pentru compartimente de bagaje, inclusiv, dacă este cazul, pentru suporturi de schiuri.

Note explicative

- ⁽¹⁾ A se tăia mențiunile inutile (există cazuri în care nu trebuie să se taie nimic atunci când există mai multe variante posibile).
- ⁽²⁾ Numai în scopul definirii vehiculelor de teren.
- ⁽³⁾ Astfel încât valoarea efectivă să fie clară pentru fiecare configurație tehnică a tipului de vehicul.
- ⁽⁷⁾ Echipamentele opționale care afectează dimensiunile vehiculului trebuie specificate.
- ⁽⁸⁾ Dacă mijloacele de identificare a tipului conțin caractere nerelevante pentru descrierea tipurilor de vehicule, componentelor sau unităților tehnice separate care fac obiectul acestei fișe de informații, aceste caractere sunt reprezentate în documentație prin simbolul „?” (de exemplu ABC??123??).
- ^(c) Clasificat în conformitate cu definițiile stabilite în partea A a anexei II.
- ^(e) „Comandă frontală”, astfel cum este definită punctul 2.7 din anexa I la Directiva 74/297/CEE a Consiliului ⁽¹⁾.
- ⁽¹⁾ JO L 165, 20.6.1974, p. 16.
- ^(f) În cazul unui model cu cabină normală și în cazul altui model cu cabină cu cușetă, trebuie declarate ambele mase și ambele dimensiuni.
- ^(g) Standardul ISO 612:1978: Vehicule rutiere – Dimensiunile autovehiculelor și ale vehiculelor tractate – termeni și definiții.
- ^(g¹) — punctul nr. 6.4.
- ^(g²) — punctul nr. 6.19.2.
- ^(g³) — punctul nr. 6.20.
- ^(g⁴) — punctul nr. 6.5.
- ^(g⁵) — punctul nr. 6.1 și pentru alte vehicule decât cele din categoria M_1 .
În cazul remorcilor, lungimile se specifică în conformitate cu indicațiile de la punctul nr. 6.1.2 din standardul ISO 612:1978.
- ^(g⁶) — punctul nr. 6.17.
- ^(g⁷) — punctul nr. 6.2 și pentru alte vehicule decât cele din categoria M_1 .
- ^(g⁸) — punctul nr. 6.3 și pentru alte vehicule decât cele din categoria M_1 . (pentru suspensii cu înălțime reglabilă se indică poziția normală de funcționare):
- ^(g⁹) — punctul nr. 6.6.
- ^(g¹⁰) — punctul nr. 6.10.
- ^(g¹¹) — punctul nr. 6.7.
- ^(g¹²) — punctul nr. 6.11.
- ^(g¹³) — punctul nr. 6.18.1.
- ^(g¹⁴) — punctul nr. 6.9.
- ^(h) Masa conducătorului auto este evaluată la 75 kg.
- Sistemele care conțin lichide (cu excepția celor destinate apelor uzate care trebuie să rămână goale) sunt umplute la 100 % din capacitatea specificată de producător.
Informațiile menționate la punctele 2.6 litera (b) și 2.6.1 litera (b) nu este necesar să fie furnizate pentru categoriile de vehicule N_2 , N_3 , M_2 , M_3 , O_3 și O_4 .
- ⁽ⁱ⁾ Pentru remorci sau semiremorci, precum și pentru vehiculele cu remorcă sau semiremorcă care exercită o presiune verticală semnificativă asupra dispozitivului de cuplare sau asupra șei de cuplare, această valoare împărțită la accelerația gravitațională standard se adaugă la masa maximă tehnic admisibilă.
- ^(j) „Consola de cuplare” este distanța orizontală dintre punctul de cuplare al remorcii cu axă centrală și linia mediană a axei (axelor) spate și ampatament.
- ^(k) În cazul unui vehicul care poate funcționa fie cu benzină, cu motorină etc., fie în combinație cu un alt combustibil, aceste rubrici se completează de câte ori este necesar.
În cazul motoarelor și sistemelor neconvenționale, producătorul trebuie să furnizeze informații echivalente celor vizate de prezenta rubrică.
- ^(l) Această cifră se rotunjește la cea mai apropiată zecime de milimetru.
- ^(m) Stabilită în conformitate cu cerințele din Directiva 80/1269/CEE a Consiliului ⁽¹⁾.
⁽¹⁾ JO L 375, 31.12.1980, p. 46.
- ⁽ⁿ⁾ Stabilită în conformitate cu cerințele din Directiva 80/1268/CEE a Consiliului ⁽¹⁾.
⁽¹⁾ OJ L 375, 31.12.1980, p. 36.
- ^(p) Detaliile specificate trebuie prezentate pentru oricare variantă propusă.
- ^(q) Pentru pneurile din categoria Z destinate vehiculelor cu viteză maximă mai mare de 300 km/h se furnizează informații echivalente.
- ^(r) Se menționează numărul de poziții așezate ale vehiculului atunci când acesta se află în mișcare. În cazul unei dispunerii modulare, se poate specifica un interval.
- ^(t) „Punctul R” sau „punctul de referință al scaunului” este un punct definit de producătorul vehiculului pentru fiecare poziție așezată stabilit în raport cu un sistem de referință tridimensional în conformitate cu specificațiile din anexa III la Directiva 77/649/CEE ⁽¹⁾.
⁽¹⁾ JO L 267, 19.10.1977, p. 1.

PARTEA B

Certificat de omologare CE de tip

MODEL

Format: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFICAT DE OMOLOGARE CE DE TIP

Ștampila autorității de omologare de tip

Comunicare privind:

- omologarea CE de tip ⁽¹⁾
 - extinderea omologării CE de tip ⁽¹⁾
 - refuzul omologării CE de tip ⁽¹⁾
 - retragerea omologării CE de tip ⁽¹⁾
- } a unui tip de vehicul cu privire la masele și dimensiunile acestuia

în temeiul Regulamentului (UE) nr. .../...

Numărul de omologare CE de tip:

Motivul extinderii:

SECȚIUNEA I

- 0.1. Marca (denumirea comercială a producătorului):
- 0.2. Tipul:
 - 0.2.1. Denumirea (denumirile) comercială (comerciale) (dacă este cazul):
- 0.4. Categoria vehiculului ⁽²⁾:
- 0.5. Numele societății și adresa producătorului:
- 0.8. Denumirea (denumirile) și adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare:
- 0.9. Numele și adresa reprezentantului producătorului (dacă există):

SECȚIUNEA II

1. Informații suplimentare (dacă este cazul): a se vedea addendumul
2. Serviciul tehnic responsabil cu efectuarea încercărilor:
3. Data raportului de încercare:
4. Numărul raportului de încercare:
5. Observații (dacă este cazul):
6. Locul:
7. Data:
8. Semnătura:

- Anexe:
1. Dosar de omologare (toate paginile trebuie să poarte ștampila autorității de omologare de tip).
 2. Raport de încercare.
 3. Pentru vehiculele echipate cu o suspensie recunoscută drept echivalentă cu o suspensie pneumatică, raportul de încercare și descrierea tehnică a suspensiei.

*Addendum***la certificatul de omologare CE de tip nr. ...****Observații**

1. Vehiculul a primit omologarea de tip în conformitate cu articolul 6 alineatul (1) din prezentul regulament (adică dimensiuni exterioare extreme ale vehiculului depășesc dimensiunile maxime menționate în părțile A, B, C sau D ale anexei I): da/nu ⁽¹⁾
2. Vehiculul este echipat cu suspensii pneumatice: da/nu ⁽¹⁾
3. Vehiculul este echipat cu o suspensie recunoscută drept echivalentă cu o suspensie pneumatică: da/nu ⁽¹⁾
4. Vehiculul îndeplinește cerințele aplicabile vehiculelor de teren: da/nu ⁽¹⁾

Legendă:

⁽¹⁾ A se tăia mențiunea necorespunzătoare.

⁽²⁾ În conformitate cu definiția din anexa II secțiunea A.

ANEXA VI

Modificări ale anexelor I, III, IX și XVI la Directiva 2007/46/CE

Directiva 2007/46/CE se modifică după cum urmează:

1. Anexa I se modifică după cum urmează:

(a) Punctul 0.5 se înlocuiește cu următorul text:

„0.5 Numele societății și adresa producătorului:”

(b) Punctul 1.9 se înlocuiește cu următorul text:

„1.9. Precizați dacă vehiculul tractor este destinat pentru a tracta semiremorci sau alte remorci și dacă remorca este o semiremorcă, o remorcă cu proșap, o remorcă cu axă centrală sau o remorcă cu bară de tracțiune rigidă:”

(c) Se adaugă următorul punct 1.10:

„1.10. Precizați dacă vehiculul este conceput special pentru transportul de mărfuri în condiții de temperatură controlată:”

(d) Punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. MASE ȘI DIMENSIUNI ^(f) ^(g) ⁽⁷⁾
(în kg și mm) (a se vedea desenul, dacă este cazul)”

(e) Punctele 2.1.1.1, 2.1.1.1.1 și 2.1.1.1.2 se înlocuiesc cu următorul text:

„2.1.2. Vehicule cu trei sau mai multe axe

2.1.2.1. Distanța dintre axele consecutive, de la cea situată cel mai în față la cea situată cel mai în spate:

2.1.2.2. Distanța totală dintre axe:”

(f) Punctele 2.5 și 2.5.1 se înlocuiesc cu următorul text:

„2.5. **Masa minimă pe axa (axele) directoare pentru vehicule incomplete:**

.....”

(g) Punctele 2.6 și 2.6.1 se înlocuiesc cu următorul text:

„2.6. **Masa în stare de funcționare ^(h)**

(a) minimă și maximă pentru fiecare variantă:

(b) masa fiecărei versiuni (trebuie furnizată o matrice):

2.6.1. Distribuția acestei mase pe axe și, în cazul unei semiremorci, al unei remorci cu axă centrală sau al unei remorci cu bară de tracțiune rigidă, masa la punctul de cuplare:

(a) minimă și maximă pentru fiecare variantă:

(b) masa fiecărei versiuni (trebuie furnizată o matrice):’

(h) Se introduce următorul punct 2.6.2:

„2.6.2. Masa echipamentelor opționale [a se vedea definiția specificată la articolul 2 punctul 5 din Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 (*):”

(*) JO L 353, 21.12.2012, p. 31.”

(i) Punctul 2.10 se înlocuiește cu următorul text:

„2.10. **Masa tehnic admisibilă pe fiecare grup de axe:**”

(j) Punctul 2.11 se înlocuiește cu următorul text:

„2.11. **Masa maximă de remorcare tehnic admisibilă a vehiculului tractor:**
în cazul:”

(k) Punctul 2.11.4 se înlocuiește cu următorul text:

„2.11.4. unei remorci cu bară de tracțiune rigidă:”

(l) Punctul 2.11.5 se înlocuiește cu următorul text:

„2.11.5. Masa maximă tehnic admisibilă a ansamblului de vehicule ⁽³⁾:”

(m) Punctele 2.12, 2.12.1 și 2.12.2 se înlocuiesc cu următorul text:

„2.12. **Masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare:**

2.12.1. a unui vehicul tractor: ”

2.12.2. a unei semiremorci, a unei remorci cu axă centrală sau a unei remorci cu bară de tracțiune rigidă:”

(n) Punctele 2.16- 2.16.5 se înlocuiesc cu următorul text:

„2.16. **Masele maxim admisibile pentru înmatriculare/punere în circulație (opțional)**

2.16.1. Masa maxim admisibilă pentru înmatriculare/punere în circulație: ”

2.16.2. Masa maxim admisibilă pentru înmatriculare/punere în circulație pe fiecare axă și, în cazul unei semiremorci sau al unei remorci cu axă centrală, sarcina prevăzută la punctul de cuplare indicată de producător, dacă este mai mică decât masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare: ”

2.16.3. Masa maxim admisibilă pentru înmatriculare/punere în circulație pe fiecare grup de axe: ”

2.16.4. Masa de remorcă maxim admisibilă pentru înmatriculare/punere în circulație: ”

2.16.5. Masa maxim admisibilă pentru înmatriculare/punere în circulație a ansamblului: ”

(o) Se adaugă următorul punct 13.12:

„13.12. Desen cu dimensiuni prezentând dispunerea interioară a pozițiilor așezate, precum și a spațiilor pentru pasageri în picioare, pentru pasageri în scaun rulant, pentru compartimente de bagaje, inclusiv, dacă este cazul, pentru suporturi de schiuri.”

(p) Notele explicative se modifică după cum urmează:

(i) Se introduce următoarea notă ⁽⁷⁾:

„⁽⁷⁾ Echipamentele opționale care afectează dimensiunile vehiculului trebuie specificate.”

(ii) Nota ^(h) se înlocuiește cu următorul text:

„^(h) Masa conducătorului auto este evaluată la 75 kg.

Sistemele care conțin lichide (cu excepția celor destinate apelor uzate care trebuie să rămână goale) sunt umplute la 100 % din capacitatea specificată de producător.

Informațiile menționate la punctele 2.6 litera (b) și 2.6.1 litera (b) nu este necesar să fie furnizate pentru categoriile de vehicule N₂, N₃, M₂, M₃, O₃ și O₄.”

2. În anexa III, partea I se modifică după cum urmează:

(a) Secțiunea A se modifică după cum urmează:

(i) Punctul 0.5 se înlocuiește cu următorul text:

„0.5. Numele societății și adresa producătorului: ”

(ii) Se adaugă punctele 1.9 și 1.10 următoare:

„1.9. Precizați dacă vehiculul tractor este destinat pentru a tracta semiremorci sau alte remorci și dacă remorca este o semiremorcă, o remorcă cu proțap, o remorcă cu axă centrală sau o remorcă cu bară de tracțiune rigidă: ”

1.10. Precizați dacă vehiculul este conceput special pentru transportul de mărfuri în condiții de temperatură controlată: ”

(iii) Punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. MASE ȘI DIMENSIUNI ^(f) ^(g) ⁽⁷⁾

(în kg și mm) (a se vedea desenul dacă este cazul)”

(iv) Se introduce următor punct 2.5:

„2.5. **Masa minimă pe axa (axele) directoare pentru vehicule incomplete:** ”

(v) Punctele 2.6 și 2.6.1 se înlocuiesc cu următorul text:

„2.6. **Masa în stare de funcționare** ^(h)

(a) minimă și maximă pentru fiecare variantă:

(b) masa fiecărei versiuni (trebuie furnizată o matrice):

2.6.1. Distribuția acestei mase pe axe și, în cazul unei semiremorci, al unei remorci cu bară de tracțiune rigidă sau al unei remorci cu axă centrală, masa la punctul de cuplare:

(a) minimă și maximă pentru fiecare variantă:

(b) masa fiecărei versiuni (trebuie furnizată o matrice):

(vi) Se introduce următorul punct 2.6.2:

„2.6.2. Masa echipamentelor opționale (astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 5 din Regulamentul (UE) nr. 1230/2012:

(vii) Punctul 2.10 se înlocuiește cu următorul text:

„2.10. **Masa tehnic admisibilă pe fiecare grup de axe:**

(viii) Punctul 2.11 se înlocuiește cu următorul text:

„2.11. **Masa maximă de remorcare tehnic admisibilă a vehiculului tractor**
în cazul:”

(ix) Punctul 2.11.4 se înlocuiește cu următorul text:

„2.11.4. unei remorci cu bară de tracțiune rigidă:

(x) Punctul 2.11.5 se înlocuiește cu următorul text:

„2.11.5. Masa maximă tehnic admisibilă a ansamblului de vehicule ⁽³⁾:

(xi) Punctele 2.12, 2.12.1 și 2.12.2 se înlocuiesc cu următorul text:

„2.12. **Masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare:**

2.12.1. a unui vehicul tractor:

2.12.2. a unei semiremorci, a unei remorci cu axă centrală sau a unei remorci cu bară de tracțiune rigidă:”

(xii) Punctele 2.16-2.16.5 se înlocuiesc cu următorul text:

„2.16. **Masele maxim admisibile pentru înmatriculare/punere în circulație (opțional)**

2.16.1. Masa maxim admisibilă pentru înmatriculare/punere în circulație:

2.16.2. Masa maxim admisibilă pentru înmatriculare/punere în circulație pe fiecare axă și, în cazul unei semiremorci sau al unei remorci cu axă centrală, sarcina prevăzută la punctul de cuplare indicată de producător, dacă este mai mică decât masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare:

2.16.3. Masa maxim admisibilă pentru înmatriculare/punere în circulație pe fiecare grup de axe:

2.16.4. Masa de remorcare maxim admisibilă pentru înmatriculare/punere în circulație:

2.16.5. Masa maxim admisibilă pentru înmatriculare/punere în circulație a ansamblului:

(b) Secțiunea B se modifică după cum urmează:

(i) Punctul 0.5 se înlocuiește cu următorul text:

„0.5. Numele societății și adresa producătorului:

(ii) Se adaugă punctele 1.9 și 1.10 următoare:

„1.9. Precizați dacă vehiculul tractor este destinat pentru a tracta semiremorci sau alte remorci și dacă remorca este o semiremorcă, o remorcă cu proțap, o remorcă cu axă centrală sau o remorcă cu bară de tracțiune rigidă:

1.10. Precizați dacă vehiculul este conceput special pentru transportul de mărfuri în condiții de temperatură controlată:

(iii) Punctul 2 se înlocuiește cu următorul text:

„2. MASE ȘI DIMENSIUNI ^(f) ^(g) ⁽⁷⁾

(în kg și mm) (a se vedea desenul dacă este cazul)”

(iv) Punctele 2.6 și 2.6.1 se înlocuiesc cu următorul text:

„2.6. **Masa în stare de funcționare** ^(h)

(a) minimă și maximă pentru fiecare variantă:

(b) masa fiecărei versiuni (trebuie furnizată o matrice):

2.6.1. Distribuția acestei mase pe axe și, în cazul unei semiremorci, al unei remorci cu bară de tracțiune rigidă sau al unei remorci cu axă centrală, masa la punctul de cuplare:

(a) minimă și maximă pentru fiecare variantă:

(b) masa fiecărei versiuni (trebuie furnizată o matrice):

(v) Se introduce următorul punct 2.6.2:

„2.6.2. Masa echipamentelor opționale (astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 5 din Regulamentul (UE) nr. 1230/2012:

(vi) Punctul 2.10 se înlocuiește cu următorul text:

„2.10. **Masa tehnic admisibilă pe fiecare grup de axe:**

(vii) Punctele 2.12 și 2.12.2 se înlocuiesc cu următorul text:

„2.12. **Masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare:**

2.12.2. a unei semiremorci, a unei remorci cu axă centrală sau a unei remorci cu bară de tracțiune rigidă:

(viii) Punctele 2.16-2.16.3 se înlocuiesc cu următorul text:

„2.16. **Masele maxim admisibile pentru înmatriculare/punere în circulație (opțional)**

2.16.1. Masa maxim admisibilă pentru înmatriculare/punere în circulație:

2.16.2. Masa maxim admisibilă pentru înmatriculare/punere în circulație pe fiecare axă și, în cazul unei semiremorci sau al unei remorci cu axă centrală, sarcina prevăzută la punctul de cuplare indicată de producător, dacă este mai mică decât masa maximă tehnic admisibilă la punctul de cuplare:

2.16.3. Masa maxim admisibilă pentru înmatriculare/punere în circulație pe fiecare grup de axe:

(ix) Punctul 2.16.5 se elimină.

3. Anexa IX se modifică după cum urmează:

(a) În „Modelul A1 – pagina 1 – Vehicule complete – Certificat de conformitate CE”, punctul 0.5 se înlocuiește cu următorul text:

„0.5. Numele societății și adresa producătorului:

(b) În „Modelul A2 – pagina 1 – Vehicule complete omologate de tip în serii mici – [anul] – [număr secvențial] – Certificat de conformitate CE”, punctul 0.5 se înlocuiește cu următorul text:

„0.5. Numele societății și adresa producătorului:

(c) În „Modelul B – pagina 1 – Vehicule complete – Certificat de conformitate CE”, punctul 0.5 se înlocuiește cu următorul text:

„0.5. Numele societății și adresa producătorului:

(d) În „Modelul C1 – pagina 1 – Vehicule incomplete – Certificat de conformitate CE”, punctul 0.5 se înlocuiește cu următorul text:

„0.5. Numele societății și adresa producătorului:

(e) În „Modelul C2 – pagina 1 – Vehicule incomplete omologate de tip în serii mici – [anul] – [număr secvențial] – Certificat de conformitate CE”, punctul 0.5 se înlocuiește cu următorul text:

„0.5. Numele societății și adresa producătorului:

- (f) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule M_1 (vehicule complete și completate)”, punctul 13 se înlocuiește cu următorul text:
- „13. Masa în stare de funcționare:kg”
- (g) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule M_1 (vehicule complete și completate)” se introduce următorul punct 13.2:
- „13.2. Masa reală a vehiculului:kg”
- (h) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule M_2 (vehicule complete și completate)”, punctul 13 se înlocuiește cu următorul text:
- „13. Masa în stare de funcționare:kg”
- (i) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule M_2 (vehicule complete și completate)” se introduce următorul punct 13.2:
- „13.2. Masa reală a vehiculului:kg”
- (j) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule M_3 (vehicule complete și completate)”, punctul 13 se înlocuiește cu următorul text:
- „13. Masa în stare de funcționare:kg”
- (k) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule M_3 (vehicule complete și completate)” se introduce următorul punct 13.2:
- „13.2. Masa reală a vehiculului:kg”
- (l) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule N_1 (vehicule complete și completate)”, punctul 13 se înlocuiește cu următorul text:
- „13. Masa în stare de funcționare:kg”
- (m) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule N_1 (vehicule complete și completate)” se introduce următorul punct 13.2:
- „13.2. Masa reală a vehiculului:kg”
- (n) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule N_2 (vehicule complete și completate)”, punctul 13 se înlocuiește cu următorul text:
- „13. Masa în stare de funcționare:kg”
- (o) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule N_2 (vehicule complete și completate)” se introduce următorul punct 13.2:
- „13.2. Masa reală a vehiculului:kg”
- (p) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule N_3 (vehicule complete și completate)”, punctul 13 se înlocuiește cu următorul text:
- „13. Masa în stare de funcționare:kg”
- (q) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule N_3 (vehicule complete și completate)” se introduce următorul punct 13.2:
- „13.2. Masa reală a vehiculului:kg”
- (r) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule O_1 și O_2 (vehicule complete și completate)”, punctul 13 se înlocuiește cu următorul text:
- „13. Masa în stare de funcționare:kg”
- (s) La „Pagina 2 – Categoriile de vehicule O_1 și O_2 (vehicule complete și completate)” se introduce următorul punct 13.2:
- „13.2. Masa reală a vehiculului:kg”
- (t) La „Pagina 2 – Categoriile de vehicule O_3 și O_4 (vehicule complete și completate)”, punctul 13 se înlocuiește cu următorul text:
- „13. Masa în stare de funcționare:kg”
- (u) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule M_1 (vehicule incomplete)” se introduce următorul punct 13.2:
- „13.2. Masa reală a vehiculului:kg”

- (v) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule M₁ (vehicule incomplete)”, punctul 14 se înlocuiește cu următorul text:
„14. Masa reală a vehiculului:kg”
- (w) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule M₂ (vehicule incomplete)”, punctul 14 se înlocuiește cu următorul text
„14. Masa reală a vehiculului:kg”
- (x) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule M₃ (vehicule incomplete)”, punctul 14 se înlocuiește cu următorul text:
„14. Masa reală a vehiculului:kg”
- (y) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule N₁ (vehicule incomplete)” se introduce următorul punct 13:
„13. Masa în stare de funcționare:kg”
- (z) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule N₁ (vehicule incomplete)”, punctul 14 se înlocuiește cu următorul text:
„14. Masa reală a vehiculului:kg”
- (aa) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule N₂ (vehicule incomplete)”, punctul 14 se înlocuiește cu următorul text:
„14. Masa reală a vehiculului:kg”
- (ab) La „Pagina 2 – Categoria de vehicule N₃ (vehicule incomplete)”, punctul 14 se înlocuiește cu următorul text:
„14. Masa reală a vehiculului:kg”
- (ac) La „Pagina 2 – Categoriile de vehicule O₁ și O₂ (vehicule incomplete)”, punctul 14 se înlocuiește cu următorul text:
„14. Masa reală a vehiculului:kg”
- (ad) La „Pagina 2 – Categoriile de vehicule O₃ și O₄ (vehicule incomplete)”, punctul 14 se înlocuiește cu următorul text:
„14. Masa reală a vehiculului:kg”
- (ae) În „Note explicative referitoare la anexa IX”, nota (f) se elimină.

4. Anexa XVI se modifică după cum urmează:

- (a) Se introduce în lista actelor de reglementare rubrica 44 următoare:

„44 Regulamentul (UE) nr. 1230/2012”

- (b) Se introduce în apendicele 2 rubrica 44 următoare:

	Referința actului de reglementare	Anexă și alineat	Condiții specifice
„44	Regulamentul (UE) nr. 1230/2012	Secțiunile 7 și 8 din partea B a anexei I	(a) Controlul conformității cu cerințele de manevrabilitate, inclusiv manevrabilitatea vehiculelor prevăzute cu axe liftabile sau încărcabile.
		Secțiunile 6 și 7 din partea C a anexei I	(b) Măsurarea balansului posterior maxim.”

ANEXA VII

„ANEXA XII

LIMITE APLICABILE PENTRU SERII MICI ȘI PENTRU VEHICULE DE SFÂRȘIT DE SERIE**A. LIMITE PENTRU SERII MICI**

1. Numărul de unități aparținând unui tip de vehicul care urmează să fie înmatriculat, vândut sau pus în circulație anual în cadrul Uniunii Europene prin aplicarea articolului 22 nu poate depăși valorile de mai jos pentru categoria de vehicule în cauză.

Categoria	Număr de unități
M ₁	1 000
M ₂ , M ₃	0
N ₁	0
N ₂ , N ₃	0
O ₁ , O ₂	0
O ₃ , O ₄	0

2. Numărul de unități aparținând unui tip de vehicul care urmează să fie înmatriculat, vândut sau pus în circulație anual într-un stat membru prin aplicarea articolului 23 este fixat de statul membru respectiv, fără a depăși valorile prezentate mai jos pentru categoria de vehicule în cauză:

Categoria	Număr de unități
M ₁	75
M ₂ , M ₃	250
N ₁	500
N ₂ , N ₃	250
O ₁ , O ₂	500
O ₃ , O ₄	250

3. Numărul de unități aparținând unui tip de vehicul care urmează să fie înmatriculat, vândut sau pus în circulație anual într-un stat membru prin aplicarea articolului 6 alineatul (2) din Regulamentul (UE) nr. 1230/2012 este fixat de fiecare stat membru, fără a depăși valorile prezentate mai jos pentru categoria de vehicule în cauză:

Categoria	Număr de unități
M ₂ , M ₃	1 000
N ₂ , N ₃	1 200
O ₃ , O ₄	2 000

B. LIMITE PENTRU VEHICULE DE SFÂRȘIT DE SERIE

Numărul maxim de vehicule complete sau completate puse în circulație în fiecare stat membru în baza procedurii „sfârșit de serie” este limitat la unul dintre cazurile următoare, la alegerea statului membru:

1. Numărul maxim de vehicule de unul sau mai multe tipuri nu poate depăși 10 % în cazul categoriei M₁, iar în cazul celorlalte categorii nu poate depăși 30 % din numărul vehiculelor de toate tipurile considerate puse în circulație în statul membru respectiv în anul precedent.

În cazul în care 10 % sau 30 % reprezintă mai puțin de 100 de vehicule, atunci statul membru poate autoriza punerea în exploatare a cel mult 100 de vehicule.

2. Vehiculele de orice tip sunt limitate la cele pentru care s-a eliberat, la data fabricației sau după data fabricației, un certificat de conformitate valabil și care a rămas valabil cel puțin trei luni de la data eliberării, dar care și-a pierdut ulterior valabilitatea ca urmare a intrării în vigoare a unui act de reglementare.”
-