

31997L0027

25.8.1997

URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI

L 233/1

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA 97/27/ES**z dne 22. julija 1997****o masah in merah določenih kategorij motornih in priklopnih vozil ter o spremembah Direktive 70/156/EGS**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA

Direktive Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji motornih in priklopnih vozil ⁽⁴⁾;

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti, zlasti člena 100a,

ob upoštevanju predloga Komisije ⁽¹⁾,ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora ⁽²⁾,v skladu s postopkom iz člena 189b Pogodbe ⁽³⁾,

(1) ker je treba popolnoma uskladiti tehnične zahteve za motorna vozila, da bo lahko notranji trg nemoteno deloval in bo javnosti zagotovljena visoka raven varnosti;

(2) ker se tehnične zahteve, ki jih morajo izpolnjevati določene kategorije motornih vozil na podlagi nacionalne zakonodaje, med drugim nanašajo tudi na njihove mase in mere;

(3) ker so te zahteve v posameznih državah članicah različne; ker je zato potrebno, da vse države članice bodisi poleg svojih obstoječih pravil ali namesto njih sprejmejo enake zahteve, zlasti da bi bilo tako mogoče uvesti postopek ES-homologacije za vsak tip vozila na podlagi

(4) ker je priporočljivo uskladiti največje mase in mere motornih in priklopnih vozil, ki se registrirajo v državah članicah na podlagi Direktive 96/53/ES z dne 25. julija 1996, ki za določena cestna vozila, ki obratujejo v Skupnosti, predpisuje največje dovoljene mere v notranjem in mednarodnem prometu ter največje dovoljene mase v mednarodnem prometu ⁽⁵⁾; ker se zgoraj omenjena direktiva uporablja le za promet na ozemlju držav članic in ne za tehnične zahteve, ki so določene v Direktivi 70/156/EGS;

(5) ker so v Direktivi 96/53/ES opredeljene določene največje dovoljene mere tako v notranjem kot v mednarodnem prometu v državah članicah z določenim prehodnim obdobjem za njihovo uveljavitev; ker nekatere druge največje dovoljene mere, prav tako pa tudi največje dovoljene mase, ostajajo veljavne samo za mednarodni promet;

(6) ker zaradi tega kaže, da uskladitev največjih dovoljenih mas motornih in priklopnih vozil za registracijo v državah članicah ni mogoča v kratkem roku; ker pa je po drugi strani že zdaj videti izvedljiva, kolikor je mogoče, uskladitev njihovih največjih mer, vprašanje mas pa je mogoče rešiti z vzpostavitvijo možnosti poenotenega postopka za določanje največjih mas za registracijo/uporabo v vsaki državi članici, in ker je treba stalno izboljševati varnost, zlasti kar zadeva določene kategorije priklopnih vozil;

⁽¹⁾ UL C 230, 4.9.1991, str. 46.

⁽²⁾ UL C 49, 24.2.1992, str. 5.

⁽³⁾ Mnenje Evropskega parlamenta z dne 12. februarja 1992 (UL C 67, 16.3.1992, str. 81), Skupno stališče Sveta z dne 28. novembra 1996 (UL C 41, 10.2.1997, str. 5), Sklep Evropskega parlamenta z dne 9. aprila 1997 (UL C 132, 28.4.1997) in Sklep Sveta z dne 21. maja 1997.

⁽⁴⁾ UL L 42, 23.2.1970, str. 1. Direktiva, kot je nazadnje spremenjena z Direktivo 96/79/ES (UL L 18, 21.1.1997, str. 7).

⁽⁵⁾ UL L 235, 17.9.1996, str. 59.

- (7) ker lahko v skladu s členom 4(3) in (4) Direktive 96/53/ES države članice lahko dovolijo na svojih ozemljih uporabo vozil kategorije N, katerih mere presegajo meje, predpisane v omenjeni direktivi, bodisi za prevoz nedeljivih tovorov bodisi za določene prevozniške dejavnosti v okviru države, ki ne vplivajo bistveno na mednarodno konkurenco na področju prometa; ker se glede vozil kategorij M₂ in M₃ Direktiva 96/53/ES uporablja le za mednarodni promet; ker je zaradi tega treba kot izjemo od nje dopuščati homologacijo vozil, katerih mere presegajo največje dovoljene mere po tej direktivi, in vozil z nekaterimi drugimi značilnostmi, pri tem pa lahko države članice zavrnejo vozila, homologirana po teh izjemnih določbah;
- (8) ker je ta direktiva ena izmed posamičnih direktiv, ki jih je treba upoštevati zaradi zagotavljanja skladnosti vozil z zahtevami postopka ES-homologacije, ki je bil uveden z Direktivo 70/156/EGS; ker se zato določbe, opredeljene v Direktivi 70/156/EGS glede sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot vozil, uporabljajo v tej direktivi;
- (9) ker je zlasti v členu 3(4) in 4(3) Direktive 70/156/EGS predpisano, da ima vsaka posamična direktiva priložen opisni list, ki vsebuje ustrezne podatke iz Priloge I k isti direktivi, kot tudi certifikat o homologaciji na podlagi Priloge VI k isti direktivi, da bi bila homologacija lahko računalniško podprta;
- (10) ker so bile vključene posebne določbe glede nedodelanih vozil zaradi omogočanja homologacije dodelanih vozil v drugi fazi;
- (11) ker so s to direktivo uvedene posebne določbe zaradi upoštevanja dviznih osi ali osi s spremenljivo obremenljivostjo; ker je treba take osi upoštevati tudi v Direktivi Sveta 71/320/EGS z dne 26. julija 1971 o približevanju zakonodaje držav članic o zavornih napravah določenih kategorij motornih in priklopnih vozil⁽¹⁾ in v Direktivi Sveta 70/311/EGS z dne 8. junija 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o krmilju motornih in priklopnih vozil⁽²⁾;
- (12) ker bi bilo treba v Direktivo 71/320/EGS vključiti posebne določbe zaradi boljšega upoštevanja tehničnih pogojev, po katerih lahko vozila kategorij M₂, M₃ in N vlečejo priklopna vozila;
- (13) ker bi morale biti posebne določbe vključene tudi v Direktivo Sveta 76/114/EGS z dne 18. decembra 1975 o približevanju zakonodaje držav članic o predpisanih tablicah in oznakah za motorna in priklopna vozila ter na mesto in način njihove pritrditve⁽³⁾, ker so lahko vozila v državah članicah registrirana za različne mase,

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

V tej direktivi izraz „vozilo“ pomeni vsako motorno ali priklopno vozilo, kot je opredeljeno v členu 2 in v Prilogi II k Direktivi 70/156/EGS, razen vozil kategorije M₁.

Člen 2

Nobena država članica ne sme zavrni podelitve ES-homologacije ali nacionalne homologacije za določen tip vozila ali zavrni ali prepovedati prodaje, registracije, začetka uporabe ali uporabe vozila zaradi razlogov, ki se nanašajo na njegove mase in mere, če le-te izpolnjujejo zahteve, predpisane v Prilogi I k tej direktivi.

Člen 3

Vendar država članica lahko zavrne podelitev nacionalne homologacije za določen tip vozila ali zavrne ali prepove prodajo, registracijo, začetek uporabe ali uporabo vozila ali pa šteje za neveljavnega potrdilo o skladnosti v smislu člena 7(1) Direktive 70/156/EGS ali ga odobri le za prevoz nedeljivih tovorov, če je na podlagi homologacije po tej direktivi vozilo vključeno v izjemo, predvideno v členu 7 te direktive, takšno odstopanje pa je v nasprotju z nacionalnimi zahtevami, veljavnimi v tej državi članici.

⁽¹⁾ UL L 202, 6.9.1971, str. 37. Direktiva, kot je nazadnje spremenjena z Direktivo 91/422/EGS (UL L 233, 22.8.1991, str. 21).

⁽²⁾ UL L 133, 18.6.1970, str. 10. Direktiva, kot je nazadnje spremenjena z Direktivo 92/62/EGS (UL L 199, 18.7.1992, str. 33).

⁽³⁾ UL L 24, 30.1.1976, str. 1. Direktiva, kot je nazadnje spremenjena z Direktivo 78/507/EGS (UL L 155, 13.6.1978, str. 31).

Člen 4

Ko države članice podeljujejo nacionalno homologacijo vozil, homologiranih po tej direktivi, ali dopuščajo registracijo, začetek uporabe ali uporabo takih vozil, jim določijo največje dovoljene mase za registracijo/uporabo v skladu z največjimi nacionalno odobrenimi masami. Nobena država članica ne sme zavrniti postopka določanja teh največjih mas za registracijo/uporabo, predpisanega v Prilogi IV, če proizvajalec zahteva njegovo uporabo.

Člen 5

Kot odstopanje od člena 2 lahko države članice za osi s spremenljivo obremenljivostjo in dvizžne osi uporabijo nacionalne tehnične zahteve, vendar pa nobena država članica ne sme zavrniti uporabe tehničnih zahtev, predpisanih v točki 3 Priloge IV, če proizvajalec zahteva njihovo uporabo.

Člen 6

Kot odstopanje od člena 2 in točke 7.3.2.1 Priloge I lahko države članice do 31. decembra 1999 zavrnejo podelitev nacionalne homologacije ali zavrnejo ali prepovejo prodajo, registracijo, začetek uporabe ali uporabo avtobusov ali turističnih avtobusov, katerih širina presega 2,50 m, kot je predvideno v členu 9 Direktive 96/53/ES.

Člen 9

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne zaradi uskladitve s to direktivo, najpozneje do 22. julija 1999. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Ko države članice sprejmejo te določbe, se morajo pri tem sklicevati na to direktivo ali pa mora biti takšno sklicevanje navedeno ob njihovi uradni objavi. Postopek za takšno sklicevanje določijo države članice.

2. Države članice posredujejo Komisiji besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, ki jih sprejmejo na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 7

Kot odstopanje od člena 2 in točke 7.3 Priloge I, ne da bi bilo treba izpolniti zahteve iz točke 7.6 Priloge I, lahko države članice podeljujejo homologacije za vozila, katerih mere presegajo vrednosti, predpisane v teh točkah. V certifikat o homologaciji iz Priloge III k tej direktivi je treba vnesti podatke glede odstopanja, upoštevati pa je treba tudi določbe člena 3.

Člen 8

Direktiva 70/156/EGS se spremeni, kot sledi:

(a) Priloga I se dopolni tako:

1. Opomba (j) se dopolni, kot sledi: „za vozila, razen tistih kategorije M₁, točka 2.4.1 Priloge I k Direktivi 97/27/ES“.
2. Opomba (k) se dopolni, kot sledi: „za vozila, razen tistih kategorije M₁, točka 2.4.2 Priloge I k Direktivi 97/27/ES“.
3. Opomba (l) se dopolni, kot sledi: „za vozila, razen tistih kategorije M₁, točka 2.4.3 Priloge I k Direktivi 97/27/ES“.

(b) Točka 48 Priloge IV se nadomesti z naslednjim besedilom:

	Predmet homologacije	Direktiva	UL št.	Veljavnost										
				M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄	
„48	Mase in mere (razen vozil, omenjenih v točki 44)	97/27/ES	L 233 25. 8. 1997		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Člen 10

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po njeni objavi v Uradnem listu Evropskih skupnosti.

Člen 11

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 22. julija 1997

Za Evropski parlament

Predsednik

J. M. GIL-ROBLES

Za Svet

Predsednik

J. POOS

PRILOGA I

1. Ta direktiva se uporablja za mase in mere motornih vozil kategorij M_1 , M_2 , M_3 in N ter priklopnih vozil kategorije O, ki so opredeljene v delu A Priloge II k Direktivi 70/156/EGS.
2. DEFINICIJE
V tej direktivi:
 - 2.1 Izraz „motorno vozilo“ pomeni vsako motorno vozilo, kot je opredeljeno v delu A Priloge II k Direktivi 70/156/EGS.
 - 2.1.1 Motorna vozila kategorije N:
 - 2.1.1.1 Izraz „tovorno vozilo“ pomeni motorno vozilo kategorije N_1 , N_2 ali N_3 , ki je projektirano in izdelano izključno ali predvsem za prevoz blaga. Lahko tudi vleče priklopno vozilo;
 - 2.1.1.2 Izraz „vlečno vozilo“ („vlačilec“) pomeni motorno vozilo kategorije N_1 , N_2 ali N_3 , ki je projektirano in izdelano izključno ali predvsem za vleko priklopnih vozil;
 - 2.1.1.2.1 Izraz „cestni vlačilec“ pomeni vlečno vozilo, ki je projektirano in izdelano izključno ali predvsem za vleko priklopnih vozil razen polpriklopnikov. Lahko je opremljeno z nakladalno ploščadjo;
 - 2.1.1.2.2 Izraz „sedlasti vlačilec“ pomeni vlečno vozilo, ki je projektirano in izdelano izključno ali predvsem za vleko polpriklopnikov;
 - 2.1.1.3 Druga dokončana ali dodelana vozila kategorije N, razen tovornih in vlečnih vozil, so vozila za posebne namene.
 - 2.1.2 Motorna vozila kategorije M_2 ali M_3 :
 - 2.1.2.1 Izraz „avtobus“ pomeni vozilo kategorije M_2 ali M_3 , projektirano in izdelano za prevoz sedečih ali sedečih in stoječih potnikov;
 - 2.1.2.1.1 Izraz „zgibni avtobus“ pomeni avtobus, sestavljen iz dveh ali več togih delov, ki so med seboj povezani s pregibnim delom, potniški prostori v togih delih pa so povezani tako, da se lahko potniki neovirano premikajo iz enega v drugi; togi deli so trajno povezani med sabo, tako da jih je mogoče ločiti le s postopkom, ki zahteva naprave, ki so običajno na voljo le v delavnici;
 - 2.1.2.1.2 Izraz „dvonivojski avtobus“ je avtobus, v katerem so prostori, predvideni za potnike, vsaj v enem delu razporejeni v dveh nivojih, ki ležita drug nad drugim, v gornjem nivoju pa ni predviden prostor za stoječe potnike.
 - 2.1.2.1.3 Izraz „razred“ avtobusa pomeni:
 - 2.1.2.1.3.1 pri vozilih za več kot 22 potnikov poleg voznika:
 - 2.1.2.1.3.1.1 „razred I“: vozila s prostori za stoječe potnike, da je omogočeno pogosto premikanje potnikov v vozilu;
 - 2.1.2.1.3.1.2 „razred II“: vozila, izdelana večinoma za prevoz sedečih potnikov, z možnostjo prevoza stoječih potnikov v prehodu, ali če je določeno, na ploščadi, katere površina ne presega površine, ki bi jo zasedla dva dvojna sedeža;
 - 2.1.2.1.3.1.3 „razred III“: vozila, izdelana izključno za prevoz sedečih potnikov.
 - 2.1.2.1.3.2 pri vozilih za največ 22 potnikov poleg voznika:
 - 2.1.2.1.3.2.1 „razred A“: vozila za prevoz stoječih potnikov; vozilo tega razreda ima sedeže in ima lahko predviden prostor za stoječe potnike;
 - 2.1.2.1.3.2.2 „razred B“: vozila, ki niso konstruirana za prevoz stoječih potnikov; vozilo tega razreda nima predvidenega prostora za stoječe potnike.
 - 2.1.2.1.4 Vozilo, ki spada v več kot en razred, mora izpolnjevati vse ustrezne zahteve te direktive.
 - 2.1.2.2 Druga vozila kategorije M_2 ali M_3 , razen avtobusov, se štejejo za vozila za posebne namene (npr. reševalna vozila).

- 2.2 **Vozila kategorije O:**
- 2.2.1 Izraz „priklopno vozilo“ pomeni vozilo brez lastnega pogona, ki je načrtovano in izdelano za vleko z motornim vozilom;
- 2.2.2 Izraz „polpriklopnik“ pomeni priklopno vozilo, ki je načrtovano za priklop na sedlasti vlačilec ali na podporno os in ki v navpični smeri znatno obremenjuje vlečno vozilo ali podporno os;
- 2.2.3 Izraz „priklopnik“ pomeni priklopno vozilo z vsaj dvema osema, od katerih je vsaj ena krmiljena, in:
- je opremljeno z vlečno napravo, ki se lahko premika v navpični smeri (glede na vlečno vozilo),
 - ne prenaša nobene znatne statične navpične obremenitve na vlečno vozilo (manj kot 100 daN).
- Če je polpriklopnik priklopljen na podporno os, se šteje kot priklopnik;
- 2.2.4 Izraz „priklopnik s centralno osjo“ pomeni priklopno vozilo s togim ojesom, pri katerem je (so) os(i) vgrajena(e) blizu težišča vozila (kadar je enakomerno obremenjeno), tako da se na vlečno vozilo prenaša le majhna statična obremenitev, ki ne presega 10 % tiste, ki ustreza največji masi priklopnega vozila, ali obremenitve 1 000 daN (kar je manjše).
- 2.3 Izraz „skupina osi“ pomeni osi, ki sestavljajo dvojno ali trojno os. Skupina dveh osi se imenuje dvojna os (tandem), skupina treh osi pa trojna os. Po dogovoru se posamična os šteje za skupino ene osi (enojna os).
- 2.4 Izraz „Mere vozila“ pomeni mere vozila, ki jih je določil proizvajalec na podlagi njegove konstrukcije.
- 2.4.1 „Dolžina vozila“ je mera, izmerjena po definiciji št. 6.1 standarda ISO 612-1978.
- Poleg določb tega standarda velja še, da se pri merjenju dolžine vozila ne smejo upoštevati naslednje naprave:
- naprave za brisanje in pranje stekel,
 - prednje in zadnje registrske tablice,
 - naprave za carinsko pečatenje in njihove zaščite,
 - naprave za pritrjevanje ponjav in njihove zaščite,
 - svetlobna oprema,
 - vzvratna ogledala,
 - pripomočki za pregled nad prostorom za vozilom,
 - sesalne cevi za zrak,
 - vzdolžni prisloni za montažne dele karoserije,
 - stopnice za dostop,
 - gume na odbijačih,
 - dvizhne ploščadi, rampe za dostop in podobna oprema v stanju, pripravljenem za vožnjo, ki ne presega 200 mm, če ne povečuje nosilnosti vozila,
 - naprave za spenjanje na motornih vozilih.
- 2.4.2 „Širina vozila“ je mera, izmerjena po definiciji 6.2 standarda ISO 612-1978,
- Poleg določb tega standarda velja še, da se pri merjenju širine vozila ne smejo upoštevati naslednje naprave:
- naprave za carinsko pečatenje in njihove zaščite,
 - naprave za pritrjevanje ponjav in njihove zaščite,
 - kontrolne naprave za odpoved pnevmatik,
 - štrleči gibki deli sistema za zmanjševanje brizganja vode (glej Direktivo Sveta 91/226/EGS) ⁽¹⁾,
 - svetlobna oprema,

(¹) UL L 103, 23.4.1991, str. 5.

- pri vozilih kategorij M_2 in M_3 rampe za dostop v stanju, pripravljenem za vožnjo, dvižne ploščadi in podobna oprema v stanju, pripravljenem za vožnjo, ki ne sega dlje kot 10 mm od vozila, če so sprednji in zadnji vogali ramp zaokroženi s polmerom vsaj 5 mm; robovi pa morajo biti zaokroženi s polmerom najmanj 2,5 mm,
- vzvratna ogledala,
- kazalniki tlaka v pnevmatikah,
- zložljive stopnice,
- izbočen del sten pnevmatik neposredno nad mestom stika s tlemi.

2.4.3 „Višina vozila“ je mera, izmerjena po definiciji 6.3 standarda ISO 612-1978.

Poleg določb tega standarda velja še, da se pri merjenju višine vozila ne smejo upoštevati naslednje naprave:

- antene,
- odjemalci toka v dvignjenem položaju.

Pri vozilih z napravo za dviganje osi je treba upoštevati učinek te naprave.

2.4.4 „Dolžina prostora za tovor“ pri vozilu, ki ni sedlasti vlačilec ali polpriklopnik, pomeni razdaljo od skrajne sprednje zunanje točke prostora za tovor do skrajne zadnje zunanje točke vozila, izmerjeno vodoravno v vzdolžni ravnini vozila.

Pri merjenju te razdalje se ne upoštevajo:

- prostor za tovor pred skrajno zadnjo točko kabine,
- naprave, omenjene v točki 2.4.1, ali
- izpostavljene hladilne in druge pomožne naprave, vgrajene pred prostorom za tovor.

2.5 Izraz „masa vozila, pripravljenega za vožnjo“ pomeni maso neobremenjenega vozila z nadgradnjo in z napravo za spenjanje pri vlečnih vozilih, pripravljenega za vožnjo, ali maso šasije s kabino, če proizvajalec ne opremlja vozila z nadgradnjo in/ali napravo za spenjanje (vključno s hladilnim sredstvom, olji, 90 % goriva, 100 % drugih tekočin razen uporabljene vode, orodjem, rezervnim kolesom in voznikom (75 kg), pri avtobusih pa tudi s članom posadke (75 kg), če je vozilo opremljeno s sedežem za člana posadke).

2.6 Izraz „največja tehnično dovoljena masa vozila (M)“ pomeni največjo maso vozila na podlagi njegove konstrukcije in zmogljivosti, ki jo je določil proizvajalec.

Največja tehnično dovoljena masa vozila se uporablja pri določanju kategorije vozila v skladu s Prilogo II k Direktivi 70/156/EGS, razen pri priklopnikih s centralno osjo in polpriklopnikih, pri katerih se uporablja masa, ki ustreza obremenitvi na oseh pri vozilu, obremenjenem do največje tehnično dovoljene mase vozila.

Po opredelitvi se lahko določeni tehnični konfiguraciji tipa vozila, kakršno določa en niz možnih vrednosti postavk, opredeljenih v opisnem listu v Prilogi II k tej direktivi, pripiše le ena največja tehnično dovoljena masa vozila. Ta opredelitev – ena sama vrednost – velja smiselno tudi za ustrezne tehnične zahteve iz točk 2.7, 2.8, 2.10, 2.11 in 2.12.

2.7 Izraz „največja tehnično dovoljena osna obremenitev (m)“ pomeni maso, ki ustreza največji dovoljeni navpični statični obremenitvi osi na cestno površino na podlagi konstrukcije vozila in osi in jo je določil proizvajalec vozila.

2.8 Izraz „največja tehnično dovoljena osna obremenitev osna skupine osi (μ)“ pomeni maso, ki ustreza največji dovoljeni navpični statični obremenitvi skupine osi na cestno površino na podlagi konstrukcije vozila in skupine osi in jo je določil proizvajalec vozila.

- 2.9 Izraz „vlečena masa“ pomeni bodisi maso priklopnika (z ojesom) ali polpriklopnika s podporno osjo, priklopljenega na motorno vozilo, ali maso, ki ustreza obremenitvi na oseh polpriklopnika ali priklopnika s centralno osjo, priklopljenega na motorno vozilo.
- 2.10 Izraz „največja tehnično dovoljena vlečena masa (TM)“ pomeni največjo vlečeno maso, ki jo navaja proizvajalec.
- 2.11 Izraz „največja tehnično dovoljena obremenitev na točki spenjanja motornega vozila“ pomeni maso, ki ustreza največji dovoljeni navpični statični obremenitvi na točki spenjanja na podlagi konstrukcije motornega vozila in/ali naprave za spenjanje in jo je določil proizvajalec. Po definiciji ta masa pri vlečnih vozilih, pripravljenih za vožnjo, ne vključuje mase naprave za spenjanje, pri drugih vozilih pa vključuje maso vseh naprav za spenjanje, ki morajo biti vgrajene.
- 2.12 Izraz „največja tehnično dovoljena obremenitev na točki spenjanja polpriklopnika ali priklopnika s centralno osjo“ pomeni maso, ki ustreza največji dovoljeni navpični statični obremenitvi, s katero priklopnik deluje na vlečno vozilo na točki spenjanja, in jo je določil proizvajalec priklopnika.
- 2.13 Izraz „največja tehnično dovoljena masa skupine vozil (MC)“ pomeni največjo vrednost vsote skupne mase obremenjenega vlečnega vozila in skupne mase obremenjenega vlečenega priklopnega vozila, katera temelji na konstrukciji motornega vozila in jo je določil proizvajalec.
- 2.14 Izraz „naprava za dvig osi“ pomeni napravo, trajno vgrajeno v vozilo in namenjeno zmanjševanju ali povečevanju obremenitve na os(i) v skladu z obremenjenostjo vozila
- bodisi z dviganjem koles od tal/njihovim spuščanjem na tla,
 - ali brez dviganja koles od tal (npr. pri pnevmatskem vzmetenju ali drugih sistemih)
- zaradi zmanjšanja obrabe pnevmatik, kadar vozilo ni popolnoma obremenjeno, in/ali za olajšanje speljevanja motornih vozil ali skupin vozil na spolzki podlagi s povečanjem obremenitve na pogonsko os.
- 2.15 Izraz „dvižna os“ pomeni os, ki jo je mogoče dvigniti/spustiti z napravo za dvig osi v skladu s prvo alineo točke 2.14.
- 2.16 Izraz „os s spremenljivo obremenljivostjo“ pomeni os, katere obremenitev je mogoče spreminjati brez dviganja osi v skladu z drugo alineo točke 2.14.
- 2.17 Izraz „pnevmatsko vzmetenje“ pomeni sistem vzmetenja, pri katerem vsaj 75 % vzmetnega učinka izvira iz pnevmatske vzmeti.
- 2.18 Izraz „vzmetenje, enakovredno pnevmatskemu vzmetenju“ pomeni sistem vzmetenja osi vozila ali skupine osi, ki je skladen z zahtevami iz točke 7.11.
- 2.19 Izraz „tip vozila“ pomeni vozila, ki se ne razlikujejo po naslednjih bistvenih značilnostih:
- proizvajalec,
 - kategorija vozila, opredeljena v Prilogi II k Direktivi 70/156/EGS,
 - bistvene konstrukcijske in izvedbene značilnosti:
 - pri vozilih kategorij M_2 in M_3 :
 - šasija/samonosna karoserija, eno-/dvonivojsko vozilo, togo/zgibno vozilo (očitne in temeljne razlike),
 - vzmetenje pogonske osi: pnevmatsko ali enakovredno nepnevmatsko ali neenakovredno,
 - število osi,
 - pri vozilih kategorije N:
 - šasija/podvoze (očitne in temeljne razlike),

- vzmetenje pogonske osi: pnevmatsko ali enakovredno nepnevmatsko ali neenakovredno,
- število osi,
- pri vozilih kategorije O:
 - šasija/samonosna karoserija (očitne in temeljne razlike), priklonnik z ojesom/polpriklonnik/priklonnik s centralno osjo,
 - zavorni sistem: brez zavor/naletna zavora/povezano zaviranje,
 - število osi.

V tej točki konstrukcijske in izvedbene značilnosti, kakršne so medosna razdalja, konstrukcija osi, vzmetenje, krmiljenje, pnevmatike in ustrezne prilagoditve naprav za korekcijo zaviranja osi oziroma vgradnja ali izgradnja reducirnih ventilov pri sedlastih vlačilcih in tovornjakih ter oprema, povezana s šasijo (npr. motor, posode za gorivo, prenos moči itd.), ne veljajo za bistvene.

3. VLOGA ZA ES-HOMOLOGACIJO

- 3.1 Vlogo za ES-homologacijo na podlagi člena 3 Direktive 70/156/EGS za določen tip vozila glede na njegove mase in mere vložijo proizvajalec vozila.
- 3.2 Vlogi mora biti priložen opisni list, katerega vzorec je podan v Prilogi II k tej direktivi.
- 3.3 Tehnični službi, odgovorni za homologacijske preskuse ali preverjanja, je treba predložiti vozilo ali vozila, ki so skladna z značilnostmi, opisanimi v Prilogi II k tej direktivi, in za katera ta tehnična služba meni, da ustrezno predstavljajo tip, ki ga je treba homologirati.

4. ES-HOMOLOGACIJA

- 4.1 Če so izpolnjene ustrezne zahteve, se podeli ES-homologacija po členu 4(3) Direktive 70/156/EGS.
- 4.2 Vzorec certifikata o ES-homologaciji je podan v Prilogi III k tej direktivi.
- 4.3 Obvestilo o homologaciji ali razširitvi ali zavrnitvi homologacije za določen tip vozila na podlagi te direktive je treba poslati državam članicam skladno s postopkom, predpisanim v členu 4(6) Direktive 70/156/EGS.
- 4.4 Vsakemu homologiranemu tipu vozila se dodeli homologacijska številka na podlagi Priloge VII k Direktivi 70/156/EGS. Ista država članica ne sme dodeliti iste številke drugemu tipu vozila.

5. SPREMEMBE HOMOLOGACIJ

- 5.1 Za spremembe homologacij, podeljenih na podlagi te direktive, se uporabljajo določbe člena 5 Direktive 70/156/EGS.

6. SKLADNOST PROIZVODNJE

- 6.1 Zaradi zagotovitve skladnosti proizvodnje je treba sprejeti ukrepe po določbah člena 10 Direktive 70/156/EGS.

7. ZAHTEVE

7.1 Merjenje mase vozila, pripravljenega za vožnjo, in njene porazdelitve na osi

Masa vozila, pripravljenega za vožnjo, in njena porazdelitev na osi se merita na vozilih, predloženih v skladu s točko 3.3, stoječih na mestu in s kolesi, obrnjenimi naravnost naprej.

Če se izmerjene mase ne razlikujejo od mas, ki jih navaja proizvajalec za ustrezne tehnične konfiguracije v okviru tipa, za več kot 3 % ali za več kot 5 % pri vozilih kategorije N₁, O₁, O₂ ali M₂, katerih masa ne presega 3,5 t, se v okviru spodnjih zahtev uporabljajo mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, in njihove porazdelitve na osi, po podatkih proizvajalca. Sicer pa je treba uporabiti izmerjene mase, tehnična služba pa lahko po potrebi opravi dodatna merjenja tudi na drugih vozilih, ne le na tistih, predloženih v skladu s točko 3.3.

7.2 Merjenje mer

Merjenje skupne dolžine, širine in višine se opravlja v skladu z določbami točke 2.4 na vozilu(ih), pripravljenem(ih) za vožnjo in predloženem(ih) v skladu s točko 3.3.

Če se izmerjene mere razlikujejo od tistih, ki jih navaja proizvajalec za ustrezno tehnično konfiguracijo v okviru tipa, se pri spodnjih zahtevah upoštevajo izmerjene mere, tehnična služba pa lahko po potrebi opravi dodatna merjenja tudi na drugih vozilih, ne le na tistih, predloženih v skladu s točko 3.3.

7.3 Največje dovoljene mere vozil

7.3.1 Največja dolžina

7.3.1.1 Motorno vozilo: po točki 1.1 Priloge I k Direktivi 96/53/ES.

7.3.1.2 Priklopnik (razen polpriklopnikov): po točki 1.1 Priloge I k Direktivi 96/53/ES.

7.3.1.3 Zgibni avtobus: po točki 1.1 Priloge I k Direktivi 96/53/ES.

7.3.1.4 Polpriklopnik:

Razdalja, omenjena v točki 7.3.1.4.1, se meri brez upoštevanja naprav, omenjenih v točki 2.4.1, razdalja, omenjena v točki 7.3.1.4.2, pa se mora meriti brez izjem.

7.3.1.4.1 Razdalja med osjo kraljevega čepa in zadnjim koncem polpriklopnika ne sme presehati omejitve, predpisane v točki 1.6 Priloge I k Direktivi 96/53/ES, merjeno vodoravno v vzdolžni ravnini vozila.

7.3.1.4.2 Razdalja med osjo kraljevega čepa in skrajno sprednjo točko na prednjem koncu polpriklopnika ne sme presehati 2,04 m po točki 4.4 Priloge I k Direktivi 96/53/ES, merjeno vodoravno.

7.3.2 Največja širina

7.3.2.1 Vsako vozilo: po točki 1.2 Priloge I k Direktivi 96/53/ES.

7.3.2.2 Fiksne ali snemljive nadgradnje vozil kategorij N in O, ki so posebej konstruirana za prevoz blaga pri nadzorovanih temperaturah in katerih debelina stranskih sten skupaj z izolacijo presega 45 mm: po točki 1.2 Priloge I k Direktivi 96/53/ES.

7.3.3 Največja višina

7.3.3.1 Vsako vozilo: po točki 1.3 Priloge I k Direktivi 96/53/ES.

7.4 Izračuni porazdelitve mas

7.4.1 Postopek izračuna

7.4.1.1 Za izračune porazdelitve mas, predpisane v nadaljevanju, mora proizvajalec priskrbeti tehnični službi, odgovorni za preskuse, podatke (v tabelarični ali drugi primerni obliki), ki so potrebni za ugotovitev – za vsako tehnično konfiguracijo v okviru tipa vozila, opredeljeno s posameznimi nizi možnih vrednosti postavk v Prilogi II k tej direktivi – ustrezne tehnično dovoljene mase vozila, največje tehnično dovoljene osne obremenitve posamičnih osi in skupin osi, največje tehnično dovoljene vlečene mase in največje tehnično dovoljene mase skupine vozil.

7.4.1.2 Z ustreznimi izračuni je treba preveriti, ali vsaka tehnična konfiguracija v okviru tipa izpolnjuje zahteve v nadaljevanju. Pri tem se lahko izračuni omejujejo na najneugodnejše primere.

- 7.4.1.3 V naslednjih zahtevah znaki M , m_i , μ_j , TM in MC pomenijo naslednje parametre, za katere morajo biti izpolnjene zahteve iz točke 7.4:
- M = največja tehnično dovoljena masa vozila,
- m_i = največja tehnično dovoljena osna obremenitev osi z indeksom „i“, pri čemer je „i“ vrednost od 1 do skupnega števila osi vozila,
- μ_j = največja tehnično dovoljena osna obremenitev posamične osi ali skupine osi z indeksom „j“, pri čemer je „j“ vrednost od 1 do skupnega števila posamičnih osi in skupine osi vozila,
- TM = največja tehnično dovoljena vlečena masa,
- MC = največja tehnično dovoljena masa skupine vozil.
- 7.4.1.4 Za posamično os, ki jo indeks „i“ označuje kot os, indeks „j“ pa kot skupino osi, velja po definiciji $m_i = \mu_j$.
- 7.4.1.5 Pri vozilih, opremljenih z osmi s spremenljivo obremenljivostjo, morajo biti izračuni v nadaljevanju opravljeni ob upoštevanju take obremenitve vzmeti teh osi, ki ustreza pogojem normalne vožnje. Pri vozilih, opremljenih z dviznimi osmi, se izračuni v nadaljevanju opravijo ob upoštevanju spuščeni osi.
- 7.4.1.6 Pri skupinah osi mora proizvajalec navesti zakonitosti porazdelitve celotne obremenitve na skupino osi med posamezne osi te skupine (na primer v obliki formul porazdelitve ali diagramov porazdelitve).
- 7.4.1.7 Pri polpriklopnikih in priklopnikih s centralno osjo se v izračunih v nadaljevanju točka spenjanja šteje za os „O“, ustrezni masi m_o in μ_o pa sta po dogovoru opredeljeni kot največja tehnično dovoljena obremenitev na točki spenjanja priklopnika.
- 7.4.2 *Zahteve za vozila kategorij N in O, razen za bivalne prikolice*
- 7.4.2.1 Vsota mas m_i ne sme biti manjša od mase M .
- 7.4.2.2 Za vsako skupino osi, označeno z „j“, vsota mas m_j na njene osi ne sme biti manjša od mase μ_j . Poleg tega nobena od mas m_j ne sme biti manjša od deleža μ_j , ki deluje na os „i“ po zakonitostih porazdelitve mase med osi za to skupino osi.
- 7.4.2.3 Vsota mas μ_j ne sme biti manjša od mase M .
- 7.4.2.4 Vsota mase v stanju, pripravljenem za vožnjo, zmnožka mase 75 kg s številom potnikov in največje tehnično dovoljene obremenitve na točki spenjanja ne sme presežati mase M .
- 7.4.2.5 Kadar je vozilo obremenjeno do svoje mase M na katerikoli veljaven način, opisan v točkah 7.4.2.5.1 do 7.4.2.5.3, masa, ki ustreza obremenitvi na os „i“, ne sme presežati mase m_i na to os, masa, ki ustreza obremenitvi na posamično os ali skupino osi „j“, pa ne sme presežati mase μ_j . Poleg tega mora znašati masa, ki ustreza obremenitvi na pogonsko os, ali vsota mas, ki ustrezajo obremenitvam na pogonske osi, najmanj 25 % mase M .
- 7.4.2.5.1 Priklopna vozila in motorna vozila razen vlečnih vozil:
- 7.4.2.5.1.1 Enakomerna porazdelitev mase pri dokončanih ali dodelanih vozilih, razen tistih, omenjenih v točki 7.4.2.5.1.2: vozilo, pripravljeno za vožnjo, je obremenjeno z maso 75 kg na vsakem potniškem sedežu in obremenjeno do svoje mase M , pri čemer je tovor enakomerno razporejen po površini, namenjeni za prevoz blaga.
- 7.4.2.5.1.2 Ekstremna razporeditev mase (neenakomerna obremenitev) pri vozilih, ki so ali nedodelana ali so narejena za posebne namene, pri katerih gre vedno za prevoze neenakomerno razporejenih tovorov: proizvajalec mora navesti skrajne dovoljene položaje težišča tovora in/ali nadgradnje in/ali opreme ali notranje vgrajene opreme (na primer: od 0,50 m do 1,30 m pred prvo zadnjo osjo). Preverjanje mora biti opravljeno tako, da zajema vse možne položaje tega težišča, pri čemer mora biti vozilo pripravljeno za vožnjo, obremenjeno z maso 75 kg na vsakem potniškem sedežu in obremenjeno do svoje mase M .
- 7.4.2.5.2 Cestni vlačilci in tovornjaki, namenjeni tudi za vleko priklopnikov s centralno osjo
- 7.4.2.5.2.1 Pri vsakem od naslednjih stanj, ki pride v poštev, se opravijo za dokončana ali dodelana vozila razen vozil za posebne namene enaki izračuni kot tisti po 7.4.2.5.1.1, za nedodelana vozila ali vozila za posebne namene pa enaki izračuni kot tisti po 7.4.2.5.1.2:

- (a) brez vsake obremenitve na točki spenjanja (razen pri cestnih vlačilcih z obremenitvijo, ki ustreza masi naprave za spenjanje, če je ta tovarniško vgrajena, in je upoštevana v masi v stanju pripravljenem za vožnjo, v skladu s točko 2.5);
- (b) z obremenitvijo, ki ustreza največji masi naprave za spenjanje, kot jo navaja proizvajalec, če naprava za spenjanje ni tovarniško vgrajena; ta obremenitev deluje na točko za spenjanje (in je odšteta od nosilnosti);
- (c) z obremenitvijo, ki ustreza največji tehnično dovoljeni obremenitvi na točki spenjanja, ki deluje na točko spenjanja (in odšteta od nosilnosti).

7.4.2.5.3 Sedlasti vlačilci

7.4.2.5.3.1 Za dokončano ali dodelano vozilo: proizvajalec mora navesti skrajne položaje osi sedla. Preverjanje mora biti opravljeno tako, da zajema vse dovoljene položaje osi sedla, pri čemer je vozilo, pripravljeno za vožnjo, obremenjeno z maso 75 kg na vsakem potniškem sedežu in obremenjeno do svoje mase M (v osi sedla pa deluje obremenitev, ki ustreza nosilnosti).

7.4.2.5.3.2 Za nedodelano vozilo: za skrajne dovoljene položaje osi sedla, ki jih navaja proizvajalec, se opravijo ista preverjanja, kakršna so predpisana v 7.4.2.5.3.1.

7.4.2.6 Kadar je vozilo kategorije N obremenjeno do svoje mase M in je njegova zadnja os (označena kot os „n“) ali zadnja skupina osi (označena kot skupina „q“) obremenjena do svoje mase m_n ali μ_q , masa, ki deluje na krmiljeno os ali osi, ne sme biti manjša od 20 % mase M .

7.4.2.7 MC ne sme presegati $M + TM$.

7.4.3 Zahteve za avtobuse

7.4.3.1 Veljajo zahteve iz točk 7.4.2.1 do 7.4.2.3 in iz točke 7.4.2.7.

7.4.3.2 Vsota mase vozila, pripravljenega za vožnjo, mase Q , opredeljene v tabeli iz točke 7.4.3.3.1, pomnožene s skupnim številom potnikov, največje tehnično dovoljene mase na točki za spenjanje in mas B in BX , opredeljenih v točki 7.4.3.3.1, ne sme presegati mase M .

7.4.3.3 Kadar je nedodelano vozilo obremenjeno do svoje mase M v razmerah, opisanih v točki 7.4.2.5.1.2, ali kadar je dokončano ali dodelano vozilo, pripravljeno za vožnjo, obremenjeno tako, kakor je opisano v točki 7.4.3.3.1, masa, ki ustreza obremenitvi na vsako posamično os ali skupino osi, ne sme presegati mase μ_i na to skupino osi. Masa, ki ustreza obremenitvi na pogonsko os, ali vsota mas, ki ustrezajo obremenitvam na pogonske osi, mora biti vsaj 25 % M .

7.4.3.3.1 Vozilo, pripravljeno za vožnjo, se obremeni z maso Q na vsakem potniškem sedežu, z masami Q , katerih število ustreza številu stoječih potnikov (SP), enakomerno porazdeljenimi po površini, predvideni za stoječe potnike (S_1), maso, enako B (kg) in enakomerno porazdeljeno po prostoru za prtljago, in po potrebi z maso, enako BX (kg) in enakomerno porazdeljeno po površini na strehi, namenjeni za prevoz prtljage, pri čemer je:

S_1 površina za stoječe potnike, kot je opredeljena v bodoči direktivi Evropskega parlamenta in Sveta glede posebnih določb za vozila kategorij M_2 in M_3 . Do sprejema omenjene direktive se S_1 določa, kot je opredeljeno v pravilnikih UN/ECE Uredbe št. 36 (dok. E/ECE/TRANS/505/rev. 1, dod. 35) in ECE Uredbe št. 52 (dok. E/ECE/TRANS/505/rev. 1, dod. 51).

SP - število stoječih potnikov, ki ga navaja proizvajalec, ne sme presegati vrednosti S_1/S_{s_p} , pri čemer je S_{s_p} dogovorjeni prostor, namenjen za enega stoječega potnika in predpisan v spodnji tabeli.

B (kg), ki ga navaja proizvajalec, mora imeti številčno vrednost vsaj $100 \times V$ (V je celotna prostornina prtljažnega prostora, v m^3).

BX (kg), ki ga navaja proizvajalec, mora povzročati specifično obremenitev najmanj 75 kg/m^2 po celotni površini tistega dela strehe, ki je opremljen za prevoz prtljage.

Q in S_p imata vrednosti, predpisane v naslednji tabeli:

Razred vozila	Q (kg) masa enega potnika	S_p (m^2 /potnika) dogovorjeni prostor za enega stoječega potnika
Razreda I in A (*)	68	0,125
Razred II	71 (**)	0,15
Razreda III in B	71 (**)	Ni stoječih potnikov.

(*) Če je treba vozilo razreda II ali razreda III ali razreda B homologirati tudi kot vozilo razreda I ali razreda A, se masa prtljage v prtljažnem prostoru, do katerega je mogoč dostop le z zunanje strani vozila, ne upošteva pri postopku homologacije za slednja dva razreda.

(**) Vključno s 3 kg ročne prtljage.

7.4.3.4 Masa, ki ustreza obremenitvi na prednjo os ali skupino osi pri vozilu, pripravljenem za vožnjo in obremenjenem, kakor je predpisano v točki 7.4.3.3.1, ne sme biti manjša od deleža mase M, določenega v naslednji tabeli:

Obremenitev	Razreda I in A		Razred II		Razreda III in B	
	togo	zgibno	togo	zgibno	togo	zgibno
Neobremenjeno	20	20	25	20	25	20
Obremenjeno	25	20	25	20	25	20

7.4.4 Zahteve za vozila kategorije M_2 ali M_3 , razen avtobusov, in za bivalne prikolice

Veljajo zahteve iz točk 7.4.2.1 do 7.4.2.4 in iz točke 7.4.2.7. Poleg tega pri nedodelanem vozilu, obremenjenem do svoje mase M v razmerah, opisanih v točki 7.4.2.5.1.2, ali pri dokončanem ali dodelanem vozilu, pripravljenem za vožnjo in obremenjenem do svoje mase M, kot je opisano v dodatku k Prilogi II direktive Sveta 92/21/EGS (¹), masa, ki ustreza obremenitvi na vsako os, ne sme presežati mase m_i na to os, masa, ki ustreza obremenitvi na vsako posamično os ali na skupino osi, pa ne sme presežati mase μ_i na to skupino osi. Prav tako mora biti masa, ki ustreza obremenitvi na pogonsko os, ali vsota mas, ki ustrezajo vsoti obremenitev na pogonske osi, vsaj 25 % M.

7.5 **Pogoji, ki se preverjajo pri razvrščanju vozila med terenska vozila (točka 4 Priloge II k Direktivi 70/156/EGS)**

7.5.1 Tehnična služba mora preveriti, ali se dokončano ali dodelano vozilo ali sedlasti vlačilec brez sedla lahko šteje za terensko vozilo glede na zahteve, predpisane v Prilogi II k Direktivi 70/156/EGS.

7.5.2 Pri drugih nedodelanih vozilih se to preverjanje opravi le na zahtevo proizvajalca.

7.6 **Spособnost manevriranja**

7.6.1 Vsako motorno vozilo in vsak polpriklopnik mora biti zmožen manevriranja na obe strani, in sicer napraviti popolno krožno pot 360° v kolobarju, omejenem z dvema koncentričnima krogoma, od katerih ima zunanji polmer 12,50 m, notranji pa 5,30 m, pri tem pa nobena zunanja točka na vozilu (razen štrlečih delov, navedenih pri širini vozila v točki 2.4.2) ne sme segati čez oboda teh krogov.

Pri motornih vozilih in polpriklopnikih z napravo za dvig osi (glej točko 2.14) ta zahteva velja tudi pri dvignjeni(h) osi(eh) (v smislu točke 2.14).

Gornje zahteve se morajo preveriti kot sledi:

7.6.1.1 *Motorna vozila*

Prednjo zunanjo točko motornega vozila je treba voditi vzdolž obrisa zunanjega kroga (glej sliko A).

(¹) UL L 129, 14.5.1992, str. 1. Direktiva, kot je nazadnje spremenjena z Direktivo 95/48/ES (UL L 233, 30.9.1995, str. 73).

7.6.1.2 Polpriklopniki

Šteje se, da je polpriklopnik skladen z zahtevami točke 7.6.1, če njegova medosna razdalja ni večja od

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

pri čemer je L širina polpriklopnika, medosna razdalja pa se v tej točki meri kot razdalja med osjo kraljevega čepa polpriklopnika in srednjico nekrmiljene skupine osi; če ima ena ali več nekrmljenih skupin osi napravo za dvig osi (glej točko 2.14), se kot medosna razdalja upošteva večja od izmerjenih vrednosti pri spuščeni(h) ali dvignjeni(h) osi(eh). V primeru dvoma lahko homologacijski organ zahteva, da se opravi preskus, opisan v točki 7.6.1.

7.6.2 Dodatne zahteve za vozila kategorij M_2 ali M_3 in N

Pri mirujočem vozilu s kolesi, zasukanimi tako, da bi pri gibanju vozila njegova prednja zunanja točka potovala po krogu s polmerom 12,50 m, je treba na tleh označiti črto navpične ravnine, ki je tangencialna na stranico vozila in obrnjena navzven. Pri zgibnih vozilih kategorije M_2 ali M_3 morata biti oba toga dela vozila v omenjeni ravnini.

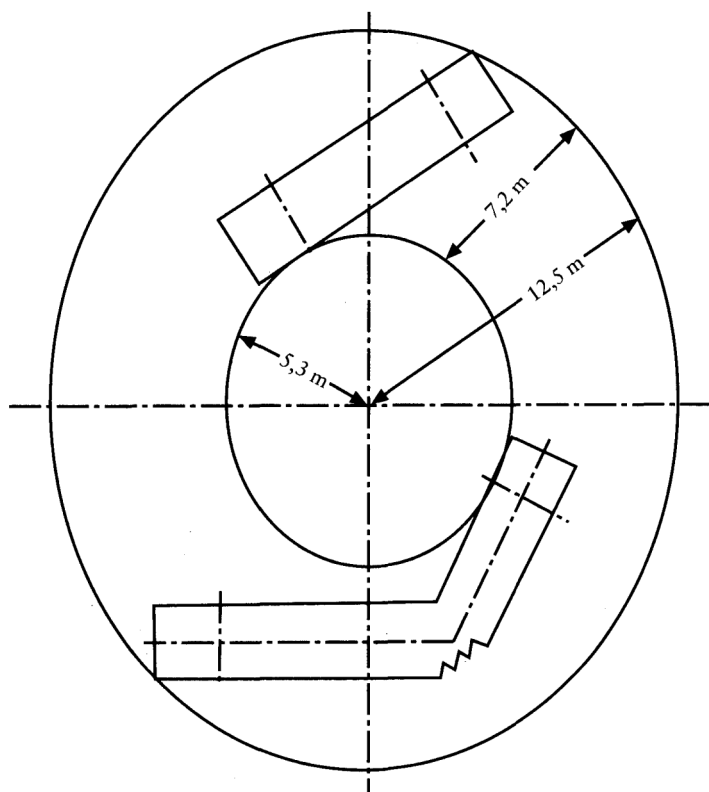
Pri gibanju vozila naprej v katerikoli smeri vzdolž kroga s polmerom 12,50 m se noben njegov del ne sme gibati za več kot 0,80 m navzven od navpične ravnine pri togem vozilu (glej sliko B) ali za več kot 1,20 m (glej sliko C) pri zgibnem vozilu kategorije M_2 ali M_3 .

Pri vozilih z napravo za dvig osi velja ta zahteva tudi pri dvignjeni(h) osi(eh) (po točki 2.14).

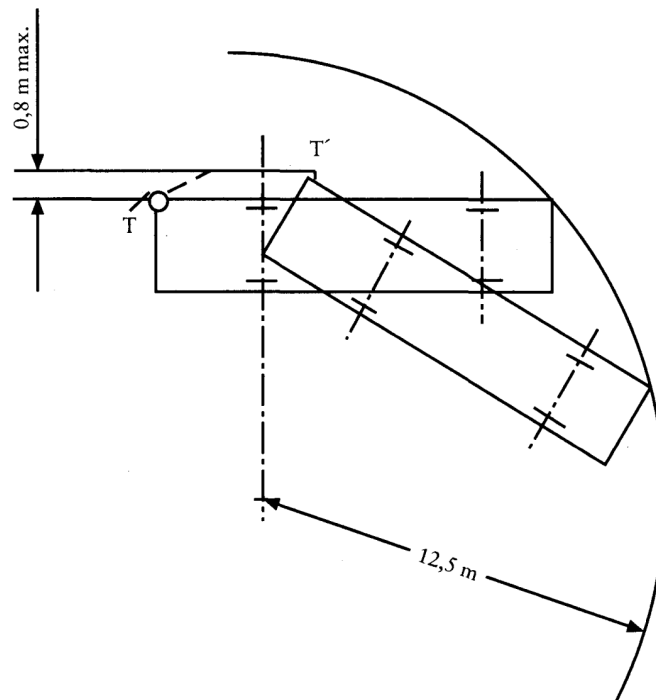
Pri vozilih kategorije N z dvignjenimi dviznimi osmi ali pri oseh s spremenljivo obremenljivostjo v neobremenjenem stanju se vrednost 0,80 m nadomesti z 1,00 m.

7.6.3 Zahteve iz točk 7.6.1 in 7.6.2 se lahko na zahtevo proizvajalca preverijo tudi z ustreznim enakovrednim izračunom ali geometrijskim dokazovanjem.

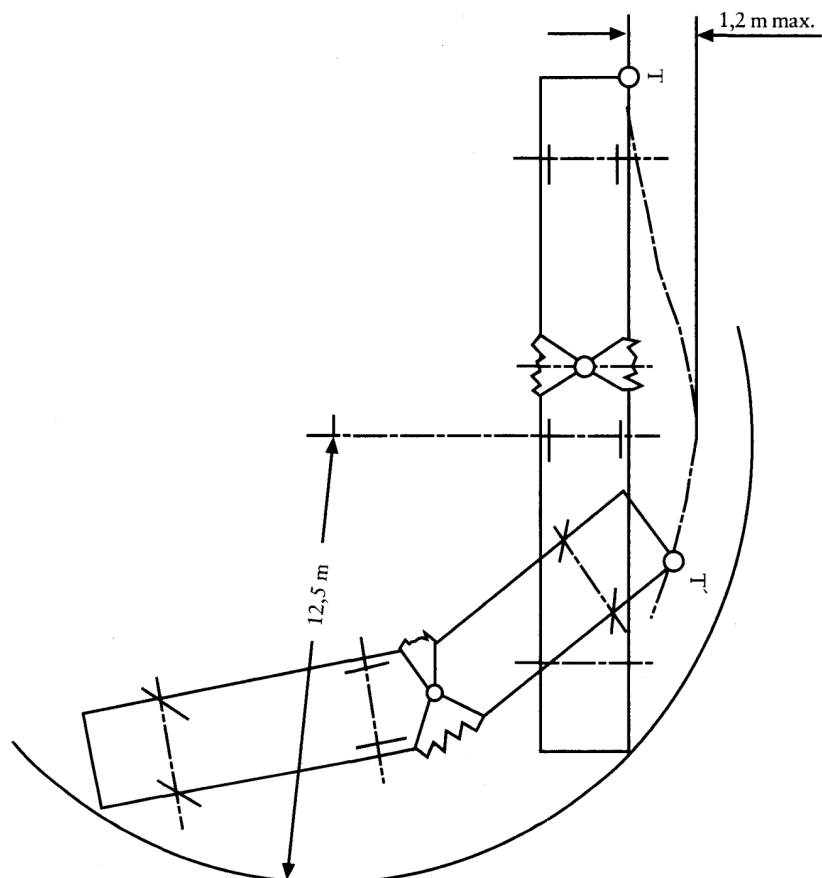
Slika A



Slika B



Slika C



- 7.6.4 Pri nedodelanih vozilih mora proizvajalec navesti največje dovoljene mere, za katere mora biti vozilo preverjeno po zahtevah iz točk 7.6.1 in 7.6.2.
- 7.7 **Dodatne zahteve za motorna vozila kategorij M_2 in M_3**
- Največja tehnično dovoljena masa priklopnega vozila ne sme presežati 3 500 kg.
- 7.8 **Največja tehnično dovoljena masa na točki za spenjanje motornega vozila in navodila za vgradnjo naprav za spenjanje vozil**
- 7.8.1 Največja tehnično dovoljena masa na točki za spenjanje motornega vozila, ki je konstruirano za vleko priklopnika s centralno osjo in katerega največja tehnično dovoljena vlečena masa presega 3,5 tone, mora biti enaka vsaj 10 % njegove tehnično dovoljene vlečene mase ali 1 000 kg, kar je manjše, pri motornih vozilih, ki niso vlačilci, pa se k tej zahtevani vrednosti prišteje še masa naprave za spenjanje, če jo vgrajuje proizvajalec vozila, ali največja dovoljena masa naprave za spenjanje, če je proizvajalec ne vgrajuje.
- 7.8.2 Največja tehnično dovoljena masa na točki za spenjanje motornega vozila, ki je namenjeno za vleko priklopnika s centralno osjo in katerega največja tehnično dovoljena vlečena masa ne presega 3,5 tone, mora biti enaka vsaj 4 % njegove tehnično dovoljene mase ali 25 kg, kar je manjše, pri motornih vozilih, ki niso vlačilci, pa se k tej zahtevani vrednosti prišteje še masa naprave za spenjanje, če jo vgrajuje proizvajalec vozila, ali največja dovoljena masa naprave za spenjanje, če je proizvajalec ne vgrajuje.
- 7.8.3 Pri motornem vozilu, katerega največja tehnično dovoljena masa ne presega 3,5 tone, mora proizvajalec v navodilih za uporabo določiti pogoje za vgradnjo naprave za spenjanje na vozilo.
- Če velja zgornje, morajo ti pogoji vključevati največjo tehnično dovoljeno maso na točki za spenjanje motornega vozila, največjo dovoljeno maso naprave za spenjanje, točke vgradnje naprave za spenjanje na motorno vozilo in največji dovoljeni previs naprave za spenjanje.
- 7.9 **Sposobnost speljevanja v klanec**
- Motorna vozila, ki vlečejo priklopno vozilo in so obremenjena do največje tehnično dovoljene mase skupine vozil, morajo biti sposobna speljati petkrat v petih minutah v klanec z najmanj 12-odstotnim naklonom.
- 7.10 **Razmerje med močjo motorja in največjo maso**
- Motorna vozila morajo imeti izhodno moč motorja vsaj 5 kW/t največje tehnično dovoljene skupne mase skupine vozil. Moč motorja se meri po določbah direktive Sveta 80/1269/EGS⁽¹⁾.
- 7.11 **Pogoji, ki se nanašajo na enakovrednost določenih nepnevmatskih in pnevmatskih sistemov vzmetenja na pogonski(h) osi(eh) vozila**
- 7.11.1 Na zahtevo proizvajalca mora tehnična služba preveriti enakovrednost nepnevmatskega in pnevmatskega vzmetenja na pogonski(h) osi(eh) vozila.
- Da je nepnevmatski sistem vzmetenja enakovreden pnevmatskemu, mora izpolnjevati naslednje zahteve:
- 7.11.1.1 Pri prehodnem prostem nizkofrekvenčnem navpičnem nihanju vzmetene mase nad pogonsko osjo ali skupino osi morata biti izmerjena frekvenca in dušenje vzmetenja pri največji obremenitvi koles v mejah, določenih v točkah 7.11.1.2 do 7.11.1.5.
- 7.11.1.2 Vsaka os mora biti opremljena s hidravličnimi blažilniki. Na skupini osi morajo biti blažilniki postavljeni tako, da čim bolj zmanjšajo nihanje skupine osi.
- 7.11.1.3 Srednji količnik dušenja D_m mora biti večji od 20 % kritičnega dušenja vzmetenja v normalnem stanju, to je pri ustrezno nameščenih in delujočih hidravličnih blažilnikih.
- 7.11.1.4 Količnik dušenja vzmetenja D_r z odstranjenimi ali onesposobljenimi vsemi hidravličnimi blažilniki ne sme presežati 50 % vrednosti D_m .

(¹) UL L 375, 31.12.1980, str. 46. Direktiva, kot je nazadnje spremenjena z Direktivo 89/491/EGS (UL L 238, 15.8.1989, str. 43).

- 7.11.1.5 Frekvenca vzmetene mase nad pogonsko osjo ali skupino osi pri prehodnem prostem navpičnem nihanju ne sme biti višja od 2,0 Hz.
- 7.11.1.6 Frekvenca in dušenje vzmetenja sta opredeljena v točki 7.11.2. Preskusni postopki za merjenje frekvence in dušenja so predpisani v točki 7.11.3.
- 7.11.2 *Opredelitev frekvence in dušenja*

V tej opredelitvi se izhaja iz vzmetene mase M (kg) nad pogonsko osjo ali skupino osi. Os ali skupina osi ima skupno navpično tlačno silo med cestno površino in vzmeteno maso K newtonov/meter (N/m) in skupni koeficient dušenja C newton sekund/meter (N.s/m). Navpični odmik vzmetene mase je Z . Enačba prostega nihanja vzmetene mase je:

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

Frekvenca nihanja vzmetene mase F (Hz) je:

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

Dušenje je kritično pri $C = C_0$,

kjer je

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

Količnik dušenja kot delež kritičnega je C/C_0 .

Prehodno prosto navpično nihanje vzmetene mase ima obliko dušene sinusoide (slika 2). Frekvenca se lahko oceni z merjenjem časa čim več ciklov nihanja, dokler se lahko to opazuje. Dušenje se lahko oceni z merjenjem višin zaporednih vrhov nihajev v isti smeri. Če sta amplitudi vrhov prvega in drugega cikla nihanja A_1 in A_2 , je količnik dušenja D

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

pri čemer je „ln“ naravni logaritem razmerja amplitud.

- 7.11.3 *Preskusni postopek*

Količnik dušenja D , količnik dušenja D_f z odstranjenimi hidravličnimi blažilniki in frekvenca F vzmetenja se ugotovijo s preskusom tako, da se obremenjeno vozilo ali:

- zapelje z majhno hitrostjo ($5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$) čez stopnico višine 80 mm in profila, prikazanega na sliki 1. Prehodno nihanje, iz analize katerega se ugotovi frekvenca in dušenje, se pojavi, ko kolesa pogonske osi zapustijo stopnico; ali
- potegne navzdol za šasijo tako, da je obremenitev pogonske osi 1,5-krat večja od njene največje statične vrednosti. Navzdol potegnjeno vozilo se hitro spusti in analizira poznejše nihanje; ali
- potegne navzgor za šasijo tako, da se vzmetena masa dvigne za 80 mm nad pogonsko os. Tako dvignjeno vozilo se hitro spusti in analizira poznejše nihanje; ali
- se uporabi kak drug postopek, katerega enakovrednost proizvajalec dokaže tehnični službi.

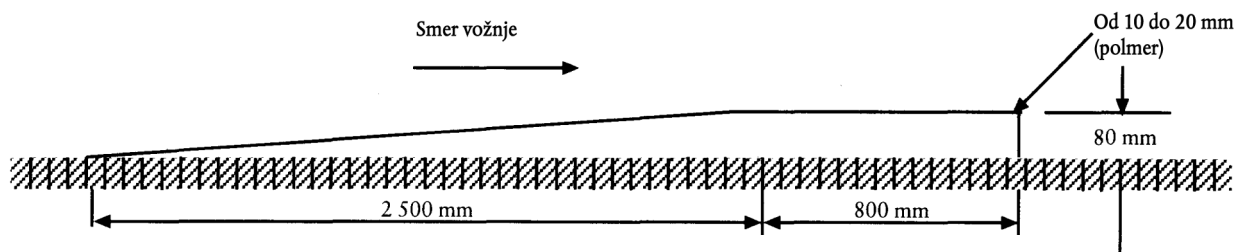
Vozilo mora biti opremljeno s tipalom za navpične odmike med pogonsko osjo in šasijo tik nad njo. Iz zapisa tega signala se lahko ugotovi časovni razmik med prvim in drugim vrhom stiskanja ter iz tega izpelje dušenje. Pri dvojnih pogonskih oseh je treba tipalo odmikov namestiti med vsako pogonsko os in šasijo tik nad njo.

Pnevmatike morajo biti napolnjene na ustrezen tlak, ki ga priporoča proizvajalec za preskusno maso vozila.

Preskus za preverjanje ustreznosti vzmetenja se opravlja pri največji tehnično dovoljeni masi na os ali skupino osi; ob dokazani ustreznosti se predpostavi, da velja tudi za vse manjše mase.

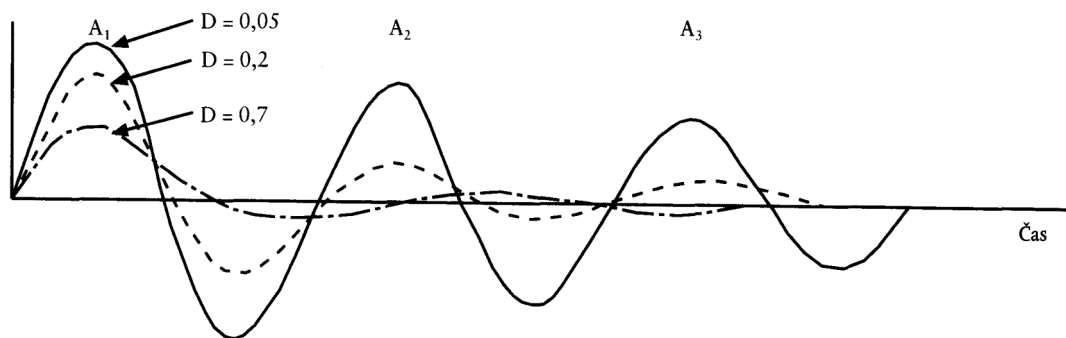
Slika 1

Stopnica za preskušanje obesitve



Slika 2

A Prehodno dušeno nihanje



PRILOGA II

OPISNI LIST št. ...

na podlagi Priloge I k Direktivi Sveta 70/156/EGS v zvezi z ES-homologacijo določenih kategorij motornih in priklopnih vozil glede na njihove mase in mere

(Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 97/.../ES)

Naslednji podatki, kjer so potrebni, morajo biti v trojniku in morajo vsebovati seznam priloženih dokumentov. Risbe, če so priložene, morajo biti v ustreznem merilu in dovolj podrobne in v formatu največ A4 (210 x 297 mm) ali zložene na ta format. Tudi fotografije, če so priložene, morajo prikazovati zadostne detajle.

Če so sistemi, sestavni deli ali samostojne tehnične enote elektronsko upravljani, morajo biti dodane informacije o njihovem delovanju.

0. SPLOŠNO
- 0.1 Znamka:
- 0.2 Tip vozila:
- 0.2.1 Trgovsko(a) ime(na):
- 0.3 Podatki za identifikacijo tipa, če je oznaka na vozilu ^(b):
- 0.3.1 Mesto te oznake:
- 0.4 Kategorija vozila ^(c):
- 0.5 Ime in naslov proizvajalca:
- 0.6 Mesto in način pritrditve predpisanih napisov:
- 0.6.1 Na šasiji:
- 0.6.2 Na nadgradnji:
- 0.8 Naslov(i) tovarn(e), ki sestavlja(jo) vozilo:
1. SPLOŠNI KONSTRUKCIJSKI PODATKI O VOZILU
- 1.1 Fotografije in/ali risbe vzorčnega vozila:
- 1.2 Merska skica celotnega vozila:
- 1.3 Število osi in koles:
- 1.3.1 Število in lega osi z dvojnimi kolesi:
- 1.3.2 Število in lega krmiljenih osi:

Opombe:

Splošno: številke točk in opombe v tem opisnem listu ustrezajo tistim iz Priloge I k Direktivi 70/156/EGS. Točke, ki niso pomembne za to direktivo, so izpuščene.

(e) Podatek mora biti podan tako, da je razvidna dejanska vrednost za vsako tehnično konfiguracijo tipa vozila

(nd) Standard ISO 612-1978, definicija št. 6.18.1.

- 1.3.3 Gnane osi (število, lega, medsebojne povezave):
- 1.4 (Morebitna) šasija (pregledna risba celotne šasije):
- 1.6 Lega in namestitev motorja:
- 1.7 Vozniška kabina (trambus ali klasična izvedba z motorjem pod prednjim pokrovom) ⁽²⁾:
- 1.9 Opredeliti, ali je motorno vozilo namenjeno za vleko polpriklopnikov ali drugih priklopnih vozil in ali je priklopno vozilo polpriklopnik, priklopnik z vlečnim ojesom ali priklopnik s centralno osjo; opredeliti vozila, posebej namenjena za prevoz blaga pod določenimi temperaturnimi pogoji.
2. MASE IN MERE ^e (v kg in mm) (navesti povezavo z risbo, kjer je mogoče)
- 2.1 Medosna(e) razdalja(e) (polno obremenjeno vozilo) ⁽³⁾:
- 2.1.1 Za polpriklopnike:
- 2.1.1.1 Razdalja med osjo kraljevega čepa in zadnjim delom polpriklopnika:
- 2.1.1.2 Največja razdalja med osjo kraljevega čepa in poljubno točko na prednjem delu polpriklopnika:
- 2.1.1.3 Medosna razdalja pri polpriklopniku, kot je določeno v točki 7.6.1.2 Priloge I k tej direktivi:
- 2.2 Pri sedlastih vlačilcih:
- 2.2.1 Oddaljenost centra sedla (največja in najmanjša; pri nedodelanem vozilu navesti dovoljene vrednosti) ⁽⁴⁾:
.....
- 2.2.2 Največja višina sedla (standardiziranega) ⁽⁵⁾:
- 2.3 Kolotek(i) in širina(e) osi:
- 2.3.1 Kolotek vsake krmiljene osi ⁽⁶⁾:
- 2.3.2 Koloteki vseh drugih osi ⁽⁷⁾:
- 2.3.3 Širina najširše zadnje osi:
- 2.4 Območje mer vozila (skupne mere)
- 2.4.1 Za šasijo brez nadgradnje
- 2.4.1.1 Dolžina ⁽⁸⁾:
- 2.4.1.1.1 Največja dovoljena dolžina:
- 2.4.1.1.2 Najmanjša dovoljena dolžina:
- 2.4.1.2 Širina ⁽⁹⁾:
- 2.4.1.2.1. Največja dovoljena širina:
- 2.4.1.2.2 Najmanjša dovoljena širina:
- 2.4.1.3 Višina (v stanju, pripravljenem za vožnjo) ⁽¹⁰⁾ (pri podvozju z nastavljivo višino navesti normalni delovni položaj):
- 2.4.1.4 Prednji previs ⁽¹¹⁾:
- 2.4.1.5 Zadnji previs ⁽¹²⁾:
- 2.4.1.5.2 Najmanjši in največji dovoljeni previs v točki spenjanja ⁽¹³⁾:

- 2.4.1.8 Skrajna dovoljena lega težišča nadgradnje in/ali notranje opreme in/ali opreme in/ali koristnega tovora:
- 2.4.1.9 Razdalja med osmi (pri večosni izvedbi):
- 2.4.2 Za šasijo z nadgradnjo
- 2.4.2.1 Dolžina (ℓ):
- 2.4.2.1.1 Dolžina nakladalne površine:
- 2.4.2.2 Širina (ℓ):
- 2.4.2.2.1 Debelina sten (pri vozilih, posebej konstruiranih za prevoz blaga na določeni temperaturi):
- 2.4.2.3 Višina (v stanju, pripravljenem za vožnjo) (ℓ) (pri podvozju z nastavljivo višino navesti normalni delovni položaj):
- 2.4.2.4 Prednji previs (m):
- 2.4.2.5 Zadnji previs (m):
- 2.4.2.8 Skrajna dovoljena lega težišča koristnega tovora (pri neenakomerni obremenitvi):
- 2.4.2.9 Razdalja med osmi (pri večosni izvedbi):
- 2.6 Masa vozila z nadgradnjo in z vlečno napravo pri vlečnih vozilih kategorije druge kot M₁, pripravljenem za vožnjo ali masa šasije s kabino, če proizvajalec ne dobavlja nadgradnje in/ali vlečne naprave (vključno s hladilnim sredstvom, olji, gorivom, 100 % količino ostalih tekočin razen odpadne vode, z orodjem, rezervnim kolesom in voznikom, pri avtobusih pa vključno z maso posadke (75 kg), če obstaja v vozilu poseben sedež za posadko) (m) (ℓ):
- 2.6.1 Porazdelitev te mase na osi, in v primeru polpriklopnika ali priklopnika s centralno osjo, obremenitev na vlečno sklopko (ℓ):
- 2.7 Najmanjša masa dodelanega vozila po podatkih proizvajalca, pri nedodelanem vozilu:
- 2.7.1 Porazdelitev te mase na osi in v primeru polpriklopnika ali priklopnika s centralno osjo obremenitev na vlečno sklopko:
- 2.8 Največja tehnično dovoljena skupna masa obremenjenega vozila po podatkih proizvajalca (ℓ) (ℓ):
- 2.8.1 Porazdelitev te mase na osi in v primeru polpriklopnika ali priklopnika s centralno osjo obremenitev na vlečno sklopko (ℓ):
- 2.9 Največja tehnično dovoljena masa na vsako os (ℓ):
- 2.10 Največja tehnično dovoljena masa na vsako skupino osi (ℓ):
- 2.11 Največja tehnično dovoljena vlečena masa motornega vozila (ℓ):
- 2.11.1 Priklopnik z ojesom:
- 2.11.2 Polpriklopnik:
- 2.11.3 Priklopnik s centralno osjo:
- 2.11.3.1 Največje dovoljeno razmerje med previsom vlečne sklopke (ℓ) in medosno razdaljo:
- 2.11.4 Največja tehnično dovoljena masa skupine vozil:
- 2.11.6 Največja masa priklopnika brez zavore:
- 2.12 Največja tehnično dovoljena obremenitev na točki spenjanja:
- 2.12.1 motornega vozila:

- 2.12.2 polpriklopnika ali priklopnika s centralno osjo:
- 2.13 Največja dovoljena masa naprave za spenjanje (če je ne dobavi proizvajalec):
-
- 2.14.1 Razmerje med močjo motorja in največjo tehnično dovoljeno skupno maso skupine vozil (v kg/kW) (kot je določeno v točki 7.10 Priloge I k tej direktivi):
- 2.16 Predvidene največje dovoljene mase pri registraciji/med uporabo (neobvezno: če so te vrednosti navedene, jih je treba preveriti v skladu z zahtevami Priloge IV) ⁽¹⁾:
- 2.16.1 Predvidena največja dovoljena masa pri registraciji/med uporabo (za vsako tehnično konfiguracijo je možnih več vrednosti) ⁽¹⁾:
- 2.16.2 Predvidena največja dovoljena skupna masa na vsako os pri registraciji/med uporabo, pri polpriklopnikih in priklopnikih s centralno osjo pa tudi predvidena obremenitev na točko spenjanja po podatkih proizvajalca, če je manjša od največje tehnično dovoljene mase na njihovi spojni točki (za vsako tehnično konfiguracijo je možnih več vrednosti) ⁽¹⁾:
- 2.16.3 Predvidena največja dovoljena skupna masa na vsaki skupini osi pri registraciji/med uporabo (za vsako tehnično konfiguracijo je možnih več vrednosti) ⁽¹⁾:
- 2.16.4 Predvidena največja dovoljena vlečena masa pri registraciji/med uporabo (za vsako tehnično konfiguracijo je možnih več vrednosti) ⁽¹⁾:
- 2.16.5 Predvidena največja dovoljena masa skupine vozil pri registraciji/med uporabo (za vsako tehnično konfiguracijo je možnih več vrednosti) ⁽¹⁾:
5. OSI
- 5.1 Opis vsake osi:
- 5.2 Znamka:
- 5.3 Tip:
- 5.4 Dvižna(e) os(i):
- 5.4.1 Lega, znamka in tip:
- 5.5 Os(i) s spremenljivo obremenljivostjo:
- 5.5.1 Lega, znamka in tip:
6. OBESITEV KOLES
- 6.1 Risba obesitve koles:
- 6.2 Tip in konstrukcija obesitve vsake osi, skupine osi ali kolesa:
- 6.2.1 Nastavitev višine: da/ne
- 6.2.3 Pnevmatško vzmetenje pogonske(ih) osi: da/ne
- 6.2.3.1 Vzmetenje pogonske(ih) osi, enakovredno pnevmatskemu: da/ne
- 6.2.3.2 Frekvenca in dušenje navpičnega nihanja vzmetene mase:
- 6.3 Značilnosti vzmetnih delov obesitve koles (zasnova, značilnosti materialov in mere):
- 6.4 Stabilizatorji: da/ne
- 6.5 Blažilniki: da/ne

⁽¹⁾ Točke od 2.16.1 do 2.16.5 ne izključujejo možnosti, da državni organi, pristojni za registracijo vozil, sprejmejo dodatne največje mase pri registraciji/med uporabo.

- 6.6 PNEVMATIKE IN PLATIŠČA
- 6.6.1 Kombinacija(e) pnevmatik in platišč (pri pnevmatikah navesti oznake mer, indeks najmanjše zahtevane nosilnosti, simbol najmanjše zahtevane hitrostne kategorije, pri platiščih pa mero(e) in globino(e) vgradnje (°):
- 6.6.1.1 Os 1:
- 6.6.1.2 Os 2:
- itd.
- 6.6.3 Tlak(i) v pnevmatikah, ki ga (jih) priporoča proizvajalec kPa (°)
8. ZAVORE
- 8.3 Upravljanje in prenos zavornega sistema priklopnika na vozilih za vleko priklopnika:
9. NADGRADNJA
- 9.1 Tip nadgradnje:
- 9.10.3 Sedeži:
- 9.10.3.1 Število:
- 9.10.3.2 Lega in namestitvev
- 9.17 Predpisane tablice:
- 9.17.1 Fotografije in/ali risbe mest pritrditve predpisanih tablic, oznake in številka šasije:
- 9.17.2 Fotografije in/ali risbe uradnih delov tablice in oznak (popoln primer z merami):
- 11 POVEZAVE MED VLEČNIMI VOZILI, PRIKLOPNIKI IN POLPRIKLOPNIKI
- 11.1 Razred in tip naprave (naprav) za spenjanje, ki je (so) že ali ki bo(do) vgrajena(a):
- 11.2 Značilnosti D, U, S in V vgrajene(ih) naprave (naprav) za spenjanje ali minimalne značilnosti D, U, S in V naprave (naprav) za spenjanje, ki bo(do) vgrajena(e): daN
- 11.3 Navodila za pritrditvev naprave za spenjanje na vozilo in fotografije ali risbe mest pritrditve na vozilo po podatkih proizvajalca; dodatne informacije, če je uporaba naprave za spenjanje omejena na posebne tipe vozil:
- 11.4 Podatki o pritrditvi vlečnih nosilcev ali montažnih plošč:
- 13 POSEBNE DOLOČBE ZA AVTOBUSE
- 13.1 Razred avtobusa:
- 13.2 Število stojišč:
- 13.3 Število sedežev za potnike in posadko:
- 13.3.1 Sedež za posadko: da/ne (°)

(°) Neustrezno črtati.

- 13.6 Prostornina prtljažnega prostora: m³
 13.7 Površina prostora za prtljago na strehi: m²

DODATNI PODATKI ZA TERENSKA VOZILA

- 2.4.1 Za šasijo brez nadgradnje
- 2.4.1.4.1 Pristopni kot spredaj (na): stopinj
- 2.4.1.5.1 Pristopni kot zadaj (nb): stopinj
- 2.4.1.6 Oddaljenost od tal (po definiciji iz točke 4.5 dela A Priloge II k direktivi Sveta 70/156/EGS)
- 2.4.1.6.1 Med osmi:
- 2.4.1.6.2 Pod prednjo(imi) osjo(mi):
- 2.4.1.6.3 Pod zadnjo(imi) osjo(mi):
- 2.4.1.7 Kot rampe (na): stopinj
- 2.4.2 Za šasijo z nadgradnjo
- 2.4.2.4.1 Pristopni kot spredaj (na): stopinj
- 2.4.2.5.1 Pristopni kot zadaj (nb): stopinj
- 2.4.2.6 Oddaljenost od tal (po definiciji iz točke 4.5 dela A Priloge II k Direktivi Sveta 70/156/EGS):
- 2.4.2.6.1 Med osmi:
- 2.4.2.6.2 Pod prednjo(imi) osjo(mi):
- 2.4.2.6.3 Pod zadnjo(imi) osjo(mi):
- 2.4.2.8 Kot rampe (nc): stopinj
- 2.15 Možnost speljevanja v klanec (solo vozilo odstotkov)
- 4.9 Zapora diferenciala: da/ne/po želji ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Neustrezno črtati.

PRILOGA III

VZOREC

največji format: A4 (210 x 297 mm)

CERTIFIKAT O ES-HOMOLOGACIJI

(Vozilo)

Žig homologacijskega organa

Sporočilo o

- homologaciji
- razširitvi homologacije ⁽¹⁾
- zavrnitvi homologacije ⁽¹⁾
- preklicu homologacije ⁽¹⁾

za določen tip vozila na podlagi Direktive 97/.../ES v zvezi z masami in merami motornih in priklopnih vozil, ki spreminja Direktivo 70/156/EGS.

Št. ES-homologacije:

Razlog za razširitev:

I. DEL

- 0.1 Znamka:
- 0.2 Tip vozil(a):
- 0.2.1 Trgovsko(a) ime (na):
- 0.3 Podatki za identifikacijo tipa, če je oznaka na vozilu:
- 0.3.1 Mesto te oznake:
- 0.4 Kategorija vozila:
- 0.5 Ime in naslov proizvajalca:
- Ime in naslov proizvajalca vozila v zadnji fazi izdelave:
-
- 0.8 Ime(na) in naslov(i) tovarn, ki sestavljajo vozilo:

⁽¹⁾ Neustrezno črtati.

II. DEL

1. Dodatni podatki (po potrebi): glej dodatek
 2. Tehnična služba, odgovorna za opravljanje preskusov:
 3. Datum poročila o preskusu:
 4. Številka poročila o preskusu:
 5. (Morebitne) opombe: glej dodatek
 6. Kraj:
 7. Datum:
 8. Podpis:
 9. Priložen je seznam dokumentov, ki se nahajajo pri tehnični službi, ki je opravila homologacijo in se na zahtevo lahko dobijo.
-

Dodatek

k certifikatu o ES-homologaciji št. ...

v zvezi s homologacijo določenih kategorij motornih in priklopnih vozil na podlagi Direktive 97/27/ES

1. Dodatni podatki
- 1.0 Mere, ki presegajo največje mere, odobrene v točki 7.3 Priloge I k Direktivi 97/.../ES na podlagi njenega člena 3 in 7: da/ne ⁽¹⁾
- 1.1 Dolžina (celotna):... mm (dokončano ali dodelano vozilo)
 - 1.1.1 Dolžina prostora za tovor
 - 1.1.2 Razdalja med kraljevim čepom in poljubno točko na prednjem delu polpriklopnika
 - 1.1.3 Razdalja med kraljevim čepom sedla in zadnjim delom polpriklopnika
- 1.2 Širina (celotna):... mm (dokončano ali dodelano vozilo)
- 1.3 Višina (celotna):... mm (dokončano ali dodelano vozilo)
- 1.4 Največja dovoljena dolžina:... mm (nedokončano vozilo)
- 1.5 Največja dovoljena širina:... mm (nedokončano vozilo)
- 1.6 Skrajne dovoljene lege težišča nadgradnje in/ali notranje opreme in/ali opreme in/ali koristnega tovora (nedokončano vozilo ali pri neenakomerni obremenitvi)
- 1.7 Masa vozila, pripravljenega za vožnjo ⁽²⁾
 - 1.7.1 Največja tehnično dovoljena masa vozila ⁽²⁾:... kg
- 1.9 Največja tehnično dovoljena osna obremenitev ⁽²⁾
 - 1.9.1 prva os... kg
druga os ⁽¹⁾... kg
tretja os ⁽¹⁾... kg
četrti os ⁽¹⁾... kg
peta os ⁽¹⁾... kg
 - 1.11 Največja tehnično dovoljena osna obremenitev skupine osi ⁽²⁾
 - 1.11.1 Prva skupina osi:... kg
Druga skupina osi ⁽¹⁾:... kg
 - 1.13 Največja tehnično dovoljena masa skupine vozil:
 - 1.14 Dvižne osi
 - 1.15 Osi s spremenljivo obremenljivostjo
 - 1.17 Največja tehnično dovoljena vlečna masa motornega vozila ⁽¹⁾ ⁽²⁾
 - 1.17.1 Priklopnik z ojesom ⁽¹⁾
 - 1.17.2 Polpriklopnik ⁽¹⁾
 - 1.17.3 Priklopnik s centralno osjo ⁽¹⁾
 - 1.17.4 Priklopnik brez zavore ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Neustrezno črtati.⁽²⁾ Predstaviti tako, da je jasno razvidna dejanska vrednost za vsako tehnično konfiguracijo tipa vozila.

- 1.18 Največja tehnično dovoljena obremenitev na točki spenjanja motornega vozila/polpriklopnika ali priklopnika s centralno osjo ⁽¹⁾ ⁽²⁾... kg
- 1.19 Največja dovoljena masa naprave za spenjanje (če je ni vgradil proizvajalec):... kg
- 1.20 Največje predvidene dovoljene mase pri registraciji/med uporabo ⁽²⁾ ⁽³⁾
- 1.20.1 Največje predvidene dovoljene mase pri registraciji/med uporabo (za vsako tehnično konfiguracijo je možnih več vrednosti) ⁽²⁾
- 1.20.2 Največja predvidena dovoljena osna obremenitev za vsako os pri registraciji/med uporabo, pri polpriklopnikih in priklopnikih s centralno osjo pa tudi predvidena obremenitev na točki spenjanja, po podatkih proizvajalca, če je manjša od največje tehnično dovoljene obremenitve na točki spenjanja (za vsako tehnično konfiguracijo je možnih več vrednosti) ⁽²⁾
- 1.20.3 Največja predvidena dovoljena osna obremenitev za vsako skupino osi pri registraciji/med uporabo (za vsako tehnično konfiguracijo je možnih več vrednosti) ⁽²⁾
- 1.20.4 Največja predvidena dovoljena vlečena masa pri registraciji/med uporabo (za vsako tehnično konfiguracijo je možnih več vrednosti) ⁽²⁾
- 1.20.5 Največja predvidena dovoljena masa skupine vozil pri registraciji/med uporabo (za vsako tehnično konfiguracijo je možnih več vrednosti) ⁽²⁾
- 1.21 Pnevmatikao vzmetenje pogonske osi: da/ne ⁽¹⁾
- 1.22 Vzmetenje pogonske osi, enakovredno pnevmatskemu: da/ne ⁽¹⁾
- 1.23 Terensko vozilo: da/ne ⁽¹⁾
- 1.24 Število potnikov
- 1.24.1 Število sedežev ⁽²⁾
- 1.24.2 Število stojišč za vozila kategorij M₂ in M₃ ⁽²⁾
- 1.25 Fotografije ali risbe mest vgradnje naprave za spenjanje na vozilu.

⁽¹⁾ Neustrezno črtati.

⁽²⁾ Predstaviti tako, da je jasno razvidna dejanska vrednost za vsako tehnično konfiguracijo tipa vozila.

⁽³⁾ Izpolniti le, če je ta podatek naveden v opisnem listu.

PRILOGA IV

Ta priloga vsebuje enoten postopek, naveden v členu 4 te direktive, za določanje „največjih dovoljenih mas pri registraciji/med uporabo“ v vsaki državi članici in enotne tehnične zahteve za osi s spremenljivo obremenljivostjo in dvižne osi, omenjene v členu 5 te direktive.

1. Pomen izrazov

Naslednji pojmi se uporabljajo v okviru člena 4 te direktive, dokler ne bo spremenjena in dopolnjena tako, da bo vključevala največje usklajene dovoljene mase. V tej prilogi:

1.0 Izraz „nedeljiv tovor“ pomeni tovor, ki ga pri prevozu po cesti ni mogoče razdeliti na dva ali več tovorov brez prevelikih stroškov ali tveganj poškodb in ki ga zaradi njegove mase ali mer ni mogoče prevažati z vozilom, katerega mase in mere so skladne z omejitvami največjih mas in mer, veljavnimi v določeni državi članici.

1.1 Izraz „največja dovoljena masa pri registraciji/med uporabo“ pomeni največjo maso obremenjenega vozila, za katero se lahko to registrira ali začne uporabljati v državi članici na zahtevo proizvajalca vozila.

1.1.1 Vsaki tehnični konfiguraciji tipa vozila, kakršno opredeljuje en niz možnih vrednosti postavk, določenih v opisnem listu v Prilogi II k tej direktivi, lahko proizvajalec vozila ob homologaciji po tej direktivi pripiše niz največjih dovoljenih skupnih mas vozila pri registraciji/med uporabo, tako da jih lahko homologacijski organ vnaprej preveri glede izpolnjevanja zahtev iz točke 2 te priloge.

1.1.2 Pristojni organi držav članic morajo za svojo državo določiti največjo dovoljeno skupno maso vozila pri registraciji/med uporabo skladno z naslednjima načeloma:

— po definiciji se lahko vsaki tehnični konfiguraciji določenega tipa vozila, kakršno opredeljuje en niz možnih vrednosti postavk, določenih v opisnem listu v Prilogi II k tej direktivi, pripiše le ena največja dovoljena skupna masa pri registraciji/med uporabo,

— največja dovoljena skupna masa pri registraciji/med uporabo je določena kot največja masa, enaka največji tehnično dovoljeni skupni masi ali manjša od nje in enaka ustrezni največji dovoljeni masi vozila, ki velja v določeni državi članici, ali manjša od nje (ali na zahtevo proizvajalca in v dogovoru s pristojnimi organi te države članice manjši masi), in skladna z zahtevami, predpisanimi v točki 2 te priloge.

To ne izključuje možnosti, da države članice dovolijo večjo maso, bodisi za prevoz nedeljivih tovorov bodisi v okviru določenih prevoznih dejavnosti v državi, ki ne vplivajo bistveno na mednarodno konkurenco na prevozniskem področju, v mejah največje tehnično dovoljene skupne mase vozila.

1.1.3 Za uveljavitev posamičnih direktiv, naštetih v Prilogi IV k Direktivi 70/156/EGS, lahko države članice zahtevajo skladnost vozila z določbami teh direktiv, veljavnimi za kategorijo, ki po Prilogi II k Direktivi 70/156/EGS ustreza dejanski vrednosti največje dovoljene skupne mase vozila pri registraciji/med uporabo, pri priklopnikih s centralno osjo in polpriklopnikih pa dejanski vrednosti mase, ki ustreza osni obremenitvi, kadar je vozilo obremenjeno do svoje največje dovoljene mase pri registraciji/med uporabo.

1.1.4 Države članice lahko zahtevajo, da največja dovoljena masa vozila pri registraciji/med uporabo ni odvisna od vgrajenih pnevmatik.

1.2 Izraz „največja dovoljena osna obremenitev pri registraciji/med uporabo v državi članici“ pomeni največjo osno obremenitev, ki jo določijo pristojni organi države članice in za katero se bo na zahtevo proizvajalca vozilo registriralo ali začelo uporabljati v tej državi članici.

1.2.1 Vsaki tehnični konfiguraciji tipa vozila, kakršno opredeljuje en niz možnih vrednosti postavk, določenih v opisnem listu v Prilogi II k tej direktivi, lahko proizvajalec vozila ob homologaciji po tej direktivi pripiše niz največjih dovoljenih osnih obremenitev pri registraciji/med uporabo, tako da jih lahko homologacijski organ vnaprej preveri glede izpolnjevanja zahtev iz točke 2 te priloge.

1.2.2 Pristojni organi držav članic morajo za svojo državo določiti največjo dovoljeno osno obremenitev pri registraciji/med uporabo skladno z naslednjima načeloma:

- po definiciji se lahko vsaki tehnični konfiguraciji določenega tipa vozila, kakršno opredeljuje en niz možnih vrednosti postavk, določenih v opisnem listu v Prilogi II k tej direktivi, pripiše le ena največja dovoljena osna obremenitev za vsako os pri registraciji/med uporabo,
- največja dovoljena osna obremenitev pri registraciji/med uporabo je določena kot največja osna obremenitev, enaka največji tehnično dovoljeni osni obremenitvi ali manjša od nje in enaka ustrezni največji dovoljeni osni obremenitvi, ki velja v določeni državi članici, ali manjša od nje (ali na zahtevo proizvajalca in v dogovoru s pristojnimi organi te države članice manjši osni obremenitvi), in skladna z zahtevami, predpisanimi v točki 2 te priloge.

To ne izključuje možnosti, da države članice dovolijo večjo osno obremenitev, bodisi za prevoz nedeljivih tovorov bodisi v okviru določenih prevoznih dejavnosti v državi, ki ne vplivajo bistveno na mednarodno konkurenco na prevozniskem področju, v mejah največje tehnično dovoljene osne obremenitve.

1.2.3 Države članice lahko zahtevajo, da največja dovoljena osna obremenitev pri registraciji/med uporabo ni odvisna od vgrajenih pnevmatik.

1.3 Izraz „največja dovoljena osna obremenitev za skupino osi pri registraciji/med uporabo v državi članici“ pomeni največjo osno obremenitev za skupino osi, ki jo določijo pristojni organi države članice in za katero se bo na zahtevo proizvajalca vozilo registriralo ali začelo uporabljati v tej državi članici.

1.3.1 Vsaki tehnični konfiguraciji tipa vozila, kakršno opredeljuje en niz možnih vrednosti postavk, določenih v opisnem listu v Prilogi II k tej direktivi, lahko proizvajalec vozila ob homologaciji po tej direktivi pripiše niz največjih dovoljenih osnih obremenitev za skupino osi pri registraciji/med uporabo, tako da jih lahko homologacijski organ vnaprej preveri glede izpolnjevanja zahtev iz točke 2 te priloge.

1.3.2 Pristojni organi držav članic morajo za svojo državo določiti največjo dovoljeno osno obremenitev za skupino osi pri registraciji/med uporabo skladno z naslednjima načeloma:

- po definiciji se lahko vsaki tehnični konfiguraciji določenega tipa vozila, kakršno opredeljuje en niz možnih vrednosti postavk, določenih v opisnem listu v Prilogi II k tej direktivi, pripiše le ena največja dovoljena osna obremenitev za vsako skupino osi pri registraciji/med uporabo,
- največja dovoljena osna obremenitev za skupino osi pri registraciji/med uporabo je določena kot največja osna obremenitev, enaka največji tehnično dovoljeni osni obremenitvi za skupino osi ali manjša od nje in enaka ustrezni največji dovoljeni osni obremenitvi za skupino osi, ki velja v določeni državi članici, ali manjša od nje (ali na zahtevo proizvajalca in v dogovoru s pristojnimi organi te države članice manjši osni obremenitvi), in skladna z zahtevami, predpisanimi v točki 2 te priloge.

To ne izključuje možnosti, da države članice dovolijo večjo osno obremenitev, bodisi za prevoz nedeljivih tovorov bodisi v okviru določenih prevoznih dejavnosti v državi, ki ne vplivajo bistveno na mednarodno konkurenco na prevozniskem področju, v mejah največje tehnično dovoljene mase na skupino osi.

1.3.3 Države članice lahko zahtevajo, da največja dovoljena osna obremenitev za skupino osi pri registraciji/med uporabo ni odvisna od vgrajenih pnevmatik.

1.4 Izraz „največja dovoljena vlečena masa pri registraciji/med uporabo v državi članici“ pomeni največjo maso, ki jo bo vleklo vozilo, ki jo določijo pristojni organi države članice in za katero se bo na zahtevo proizvajalca vozilo registriralo ali začelo uporabljati v tej državi članici.

1.4.1 Vsaki tehnični konfiguraciji tipa vozila, kakršno opredeljuje en niz možnih vrednosti postavk, določenih v opisnem listu v Prilogi II k tej direktivi, lahko proizvajalec vozila ob homologaciji po tej direktivi pripiše niz največjih dovoljenih vlečenih mas pri registraciji/med uporabo, tako da jih lahko homologacijski organ vnaprej preveri glede izpolnjevanja zahtev iz točke 2 te priloge.

1.4.2 Pristojni organi držav članic morajo za svojo državo določiti največjo dovoljeno vlečeno maso vozila pri registraciji/med uporabo skladno z naslednjima načeloma:

- po definiciji se lahko vsaki tehnični konfiguraciji tipa vozila, kakršno opredeljuje en niz možnih vrednosti postavk, določenih v opisnem listu v Prilogi II k tej direktivi, pripiše le ena največja dovoljena vlečena masa pri registraciji/med uporabo,
- največja dovoljena vlečena masa pri registraciji/med uporabo je določena kot največja masa, enaka največji tehnično dovoljeni vlečeni masi ali manjša od nje in enaka ustrezni največji odobreni vlečeni masi, ki velja v določeni državi članici, ali manjša od nje (ali na zahtevo proizvajalca in v dogovoru s pristojnimi organi te države članice manjši vlečeni masi), in skladna z zahtevami, predpisanimi v točki 2 te priloge.

To ne izključuje možnosti, da države članice dovolijo večjo vlečeno maso, bodisi za prevoz nedeljivih tovorov bodisi v okviru določenih prevoznih dejavnosti v državi, ki ne vplivajo bistveno na mednarodno konkurenco na prevozniškem področju, v mejah največje tehnično dovoljene vlečene mase.

- 1.5 Izraz „največja dovoljena masa skupine vozil pri registraciji/med uporabo v državi članici“ pomeni največjo vrednost vsote dovoljene mase vlečnega vozila in dovoljene mase vlečenega priklopnega vozila, za katero se bo na zahtevo proizvajalca motorno vozilo registriralo ali začelo uporabljati v tej državi članici.
- 1.5.1 Vsaki tehnični konfiguraciji tipa vozila, kakršno opredeljuje en niz možnih vrednosti postavk, določenih v opisnem listu v Prilogi II k tej direktivi, lahko proizvajalec vozila ob homologaciji po tej direktivi pripiše niz največjih dovoljenih mas skupine vozil pri registraciji/med uporabo, tako da jih lahko homologacijski organ vnaprej preveri glede izpolnjevanja zahtev iz točke 2 te priloge.
- 1.5.2 Pristojni organi držav članic morajo za svojo državo določiti največjo dovoljeno maso skupine vozil pri registraciji/med uporabo v skladu z naslednjima načeloma:
- po definiciji se lahko vsaki tehnični konfiguraciji tipa vozila, kakršno opredeljuje en niz možnih vrednosti postavk, določenih v opisnem listu v Prilogi II k tej direktivi, pripiše le ena največja dovoljena masa skupine vozil pri registraciji/med uporabo. V skladu z veljavno prakso v državi članici pa se lahko določi ena največja dovoljena masa skupine vozil pri registraciji/med uporabo na predvideno skupno število osi skupine vozil, ta masa pa je lahko tudi odvisna od drugih značilnosti predvidene skupine vozil, npr. od predvidene vrste prevoza (prevoz zabojnikov dolžine 40 čevljev po ISO na skupini vozil ipd.),
 - največja dovoljena masa skupine vozil pri registraciji/med uporabo je določena kot največja masa, enaka največji tehnično dovoljeni masi skupine vozil ali manjša od nje in enaka ustrezni največji dovoljeni masi skupine vozil, ki velja v določeni državi članici, ali manjša od nje (ali na zahtevo proizvajalca in v dogovoru s pristojnimi organi te države članice manjši masi), in skladna z zahtevami, predpisanimi v točki 2 te priloge.

To ne izključuje možnosti, da države članice dovolijo večjo maso, bodisi za prevoz nedeljivih tovorov bodisi v okviru določenih prevoznih dejavnosti v državi, ki ne vplivajo bistveno na mednarodno konkurenco na prevozniškem področju, v mejah največje tehnično dovoljene mase skupine vozil.

2. Določanje največjih dovoljenih mas pri registraciji/med uporabo

- 2.1 Če določajo različne največje dovoljene mase pri registraciji/med uporabo pristojni organi držav članic, veljajo določbe točke 7.4 Priloge I k tej direktivi. Pri tem znaki M, m, μ , TM in MC v omenjenem členu pomenijo največjo dovoljeno maso vozila pri registraciji/med uporabo, največjo dovoljeno osno obremenitev posamične osi z indeksom „i“, največjo dovoljeno osno obremenitev skupine osi z indeksom „j“ pri registraciji/med uporabo, največjo dovoljeno vlečeno maso pri registraciji/med uporabo in največjo dovoljeno maso skupine vozil pri registraciji/med uporabo.
- 2.2 Določanje največje dovoljene vlečene mase motornega vozila pri registraciji/med uporabo:
- 2.2.1 Največja dovoljena vlečena masa motornega vozila pri registraciji/med uporabo, ki je predvideno za vleko priklopnega vozila, ne glede na to, ali je to vlečno vozilo ali ne, je najmanjša od naslednjih vrednosti:
- (a) največja tehnično dovoljena vlečena masa na podlagi konstrukcije in zmogljivosti vozila in/ali trdnosti mehanske naprave za spenjanje;
 - (b) pri vozilih, namenjenih za vleko priklopnega vozila brez delovnih zavor: polovica mase vozila, pripravljenega za vožnjo, do največ 0,750 t;
 - (c) pri vozilih, katerih največja masa ne presega 3,5 t in so namenjena le za vleko priklopnih vozil z delovnimi zavorami: največja dovoljena masa vozila pri registraciji/med uporabo, pri terenskih vozilih (glej točko 7.5 Priloge I) pa 1,5-kratnik te mase, do največ 3,5 t;
 - (d) pri vozilih, katerih največja masa presega 3,5 t in ki so namenjena le za vleko priklopnih vozil z naletnimi zavorami: 3,5 t;
 - (e) pri vozilih, katerih največja masa presega 3,5 t in ki so namenjena za vleko priklopnih vozil s povezanim zavornim sistemom: 1,5-kratnik največje dovoljene mase vozila pri registraciji/med uporabo;

če so izpolnjene vse ustrezne tehnične določbe Direktive 96/53/ES.

Kot izjema od določb točke 1.4 te priloge se lahko pri vozilih, namenjenih za vleko več kot ene vrste priklopnih vozil, omenjenih v podtočkah (b), (c), (d) in (e) zgoraj, določijo do tri različne dovoljene največje vlečene mase pri registraciji/med uporabo za vsako tehnično konfiguracijo tipa vozila glede na značilnosti zavornih priključkov na motornem vozilu: ena za priklopnike brez delovnih zavor, ena za priklopnike z naletnimi zavorami in ena za priklopnike s povezanim zavornim sistemom. Te mase se določajo tako, kot je omenjeno zgoraj, ob uporabi podtočk (b), (c), (d) in (e).

Na zahtevo proizvajalca lahko država članica sprejme tudi maso, nižjo od mase, ki je določena po zgoraj omenjenem postopku.

3. Tehnične zahteve za vgradnjo dviznih osi ali osi s spremenljivo obremenljivostjo (točke od 2.14 do 2.16 Priloge I)

- 3.1 Vsako vozilo je lahko opremljeno z eno ali več dviznimi osmi ali osmi s spremenljivo obremenljivostjo.
- 3.2 Če je vozilo opremljeno z eno ali več dviznimi osmi ali osmi s spremenljivo obremenljivostjo (točke od 2.14 do 2.16 Priloge I), mora biti zagotovljeno, da v nobenih vozniških razmerah razen tistih, omenjenih v točki 3.5 spodaj, niso presežene največje dovoljene osne obremenitve na posamični osi ali skupini osi pri registraciji/med uporabo. Zato se mora dvizna os ali os s spremenljivo obremenljivostjo spustiti na tla samodejno vsakič, ko doseže osna obremenitev na najbližjo(e) os(i) v skupini osi ali osna obremenitev na prednji osi vrednost največje(ih) dovoljene(ih) osne obremenitve pri registraciji/med uporabo.
- 3.3 Rumena(e) opozorilna(e) svetilka(e) v kabini mora(jo) vozniku kazati, da je (so) dvizna(e) os(i) ali os(i) s spremenljivo obremenljivostjo na motornem vozilu ali priklopniku dvignjena(e).
- 3.4 Vsaka naprava za dvig osi, vgrajena na vozilo, za katero velja ta direktiva, in sistemi za njeno upravljanje morajo biti konstruirani in vgrajeni tako, da so zaščiteni pred neprimerno rabo ali nepooblaščenimi posegi.
- 3.5 Zahteve za speljevanje motornih vozil na spolzki podlagi
- 3.5.1 Kot izjema od določb iz točke 3.2 in zaradi lažjega speljevanja motornega vozila ali skupine vozil na spolzki podlagi ter povečanja oprijema pnevmatik na taki podlagi lahko naprava za dvig osi tudi aktivira dvizno os ali os s spremenljivo obremenljivostjo motornega vozila ali polpriklopnika, da se poveča obremenitev na pogonsko os motornega vozila, po naslednjih pogojih:
- masa, ki ustreza obremenitvi na vsako os vozila, sme preseči največjo dovoljeno osno obremenitev na to os, veljavno v državi članici, za največ 30 %, če ne preseže vrednosti, ki jo za ta posebni namen navaja proizvajalec,
 - masa, ki ustreza preostali obremenitvi na prednjo os, mora ostati nad nič (tj. vozila z dvizno zadnjo osjo in velikim zadnjim previsom se ne smejo dvigniti),
 - dvizna os ali os s spremenljivo obremenljivostjo se sme aktivirati le s posebno napravo za upravljanje,
 - ko motorno vozilo spelje in doseže hitrost 30 km/h, se mora os samodejno spustiti na tla ali se znova obremeniti.
-