

UREDBA KOMISIJE (EU) št. 1230/2012

z dne 12. decembra 2012

o izvajanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta glede zahtev za homologacijo za mase in mere motornih vozil in njihovih priklopnikov ter o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

priklopnikov glede na njihove mase in mere. Zato bi bilo treba določiti tudi posebne postopke, preskuse in zahteve za takšno homologacijo.

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 661/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. julija 2009 o zahtevah za homologacijo za splošno varnost motornih vozil, njihovih priklopnikov ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila⁽¹⁾, in zlasti člena 14(1)(a) Uredbe,

- (4) Direktiva Sveta 96/53/ES z dne 25. julija 1996 o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu⁽⁵⁾ opredeljuje določene največje dovoljene mere tako v notranjem kot v mednarodnem prometu v državah članicah. Zato je pomembno, da se zaradi pospeševanja in zagotavljanja prostega pretoka blaga pri izdelavi vozil upoštevajo mere, ki so v Uniji že usklajene.

ob upoštevanju Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva)⁽²⁾, ter zlasti člena 39(2), (3) in (5) Direktive,

- (5) Direktiva 97/27/ES je državam članicam omogočila, da podelijo ES-homologacijo za vozila z zunanjimi merami, ki se niso ujemale z največjimi dovoljenimi merami iz navedene Direktive. Državam članicam je tudi omogočila, da zavrnejo registracijo vozil, ki jim je bila ES-homologacija že podeljena, če zunanje mere vozil niso izpolnjevale zahtev nacionalne zakonodaje. Pomembno je ohraniti možnost, da se pod določenimi pogoji dovoli homologacija vozil, ki presegajo dovoljene omejitve, če se to izkaže kot koristno za cestni promet in za okolje v državah članicah, kjer je cestna infrastruktura temu prilagojena. Zato bi bilo treba zagotoviti možnost odobritve takih vozil v okviru homologacije za majhne serije ali posamičnih odobritev pod pogojem, da je količina vozil, ki so lahko upravičena do odstopanja v skladu s členom 23 Direktive 2007/46/ES glede največjih dovoljenih mer, omejena na toliko, kot je potrebno za namene te uredbe. Prilogo XII k Direktivi 2007/46/ES bi bilo zato treba spremeniti, da se vključijo take količinske omejitve.

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Uredba (ES) št. 661/2009 je posamična uredba za namene postopka homologacije iz Direktive 2007/46/ES.
- (2) Uredba (ES) št. 661/2009 razveljavlja Direktivo Sveta 92/21/EGS z dne 31. marca 1992 o masah in merah motornih vozil kategorije M₁⁽³⁾ ter Direktivo 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⁽⁴⁾. Zahteve glede mas in mer motornih in priklopnih vozil iz navedenih direktiv bi bilo treba prenesti v to uredbo ter jih po potrebi spremeniti zaradi prilagoditve znanstvenemu in tehnološkemu razvoju.
- (3) Uredba (ES) št. 661/2009 določa temeljne določbe o zahtevah za homologacijo motornih vozil in njihovih

- (6) Direktiva 96/53/ES določa največje dovoljene mase, ki se uporabljajo samo v mednarodnem prometu. Vendar navedena direktiva državam članicam dovoljuje, da za nacionalni promet še naprej uporabljajo nacionalno zakonodajo. Zato kaže, da usklajevanje največje tehnično dovoljene mase obremenjenega vozila in največje tehnično dovoljene mase na osi ali skupino osi za uporabo v prometu v državah članicah ni mogoča v

(1) UL L 200, 31.7.2009, str. 1.

(2) UL L 263, 9.10.2007, str. 1.

(3) UL L 129, 14.5.1992, str. 1.

(4) UL L 233, 25.8.1997, str. 1.

(5) UL L 235, 17.9.1996, str. 59.

kratkem roku. Kljub temu je zaradi obstoja neuskkljenih pravil o gradnji cestne infrastrukture primerno, da se od držav članic zahteva določitev največjih dovoljenih mas vozil pri registraciji/med uporabo, ki so dovoljene za nacionalni ali za mednarodni promet na podlagi Direktive 96/53/ES in da določijo postopek za tako določitev.

(7) Glede na izkušnje, pridobljene pri izvajanju zakonodaje Unije o masah in merah vozil, je treba predvideti jasno opredeljene koncepte. Nekateri od teh konceptov so že opredeljeni v direktivah 97/27/ES in 92/21/EGS. Zaradi usklajenosti je primerno te opredelitve prevzeti in jih po potrebi prilagoditi z vidika tehničnega in znanstvenega razvoja.

(8) Ker je v tej uredbi že vključena opredelitev dejanske mase posameznega vozila, je zaradi preprečevanja zmede pri izpolnjevanju certifikata o skladnosti treba Prilogo IX k Direktivi 2007/46/ES ustrezno spremeniti.

(9) Ker Bela knjiga „Načrt za enotni evropski prometni prostor – na poti h konkurenčnemu in z viri gospodarnemu prometnemu sistemu“⁽¹⁾ poudarja, da je treba izboljšati aerodinamičnost cestnih vozil, raziskave pa so pokazale, da je z vgradnjo aerodinamičnih naprav v vozila mogoče znatno zmanjšati porabo goriva motornih vozil in s tem zmanjšati emisije CO₂, je pomembno, da se omogoči vgradnja takih aerodinamičnih naprav v vozila. Ker so aerodinamične naprave dodatki, ki zaradi svoje zasnove štrlijo preko skrajnih zunanjih zadnjih ali bočnih točk vozil, jih je treba vključiti v seznam naprav ali opreme, ki se ne upošteva pri določitvi zunanjih mer. Ker uporaba takih naprav ne sme zmanjšati varnosti v cestnem prometu in njihova vgradnja ne sme omejevati možnosti intermodalnega prevoza, je nujno treba omejiti koliko lahko štrlijo preko zadnjega in bočnega dela. Zato bi bilo treba v tej uredbi določiti potrebne tehnične zahteve.

(10) Razpoložljiva programska oprema omogoča uporabo virtualnih preskusnih metod, ki temeljijo na računalniško podprtih tehnikah. Ker te tehnike omogočajo bolj stroškovno učinkovito in manj obremenjujoče preskušanje, je primerno predvideti možnost uporabe teh tehnik pri preverjanju, ali je vozilo zmožno manevriranja v popolni krožni poti 360° in pri merjenju največjega obrata proti zadnjemu delu, ko vozilo manevrira znotraj poti. Zato je treba to uredbo dodati na seznam regulativnih aktov iz Priloge XVI k Direktivi 2007/46/ES.

(11) Da se zagotovi pravilno delovanje sistema homologacije, je primerno posodobiti priloge k Direktivi 2007/46/ES.

(12) Priloge I, III, IX, XII in XVI k Direktivi 2007/46/ES je zato treba ustrezno spremeniti. Ker so določbe Priloge XII dovolj podrobne in za prenos niso potrebni nadaljnji ukrepi držav članic, jo je primerno nadomestiti z uredbo v skladu s členom 39(8) Direktive 2007/46/ES.

(13) Ukrepi iz te uredbe so v skladu z mnenjem Tehničnega odbora za motorna vozila –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Vsebina in področje uporabe

1. Ta uredba določa zahteve za ES-homologacijo motornih vozil in njihovih priklopnikov glede na njihove mase in mere.

2. Ta uredba se uporablja za nedodelana, dokončana in dodelana vozila kategorij M, N in O.

Člen 2

Opredelitve pojmov

V tej uredbi se poleg opredelitev pojmov iz Direktive 2007/46/ES in Uredbe (ES) št. 661/2009 uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

1. „tip vozila“ pomeni sklop vozil, kot je opredeljen v delu B Priloge II k Direktivi 2007/46/ES;

2. „standardna oprema“ pomeni osnovno konfiguracijo vozila, ki je opremljeno z vsemi elementi, zahtevanimi na podlagi regulativnih aktov iz Priloge IV in Priloge XI k Direktivi 2007/46/ES, vključno z vsemi elementi, ki so v vozilo vgrajeni brez nadaljnjih specifikacij o konfiguraciji ali ravni opreme;

3. „dodatna oprema“ pomeni vse elemente, ki niso vključeni v standardno opremo in jih lahko stranka naroči, v vozilo pa se vgradijo na odgovornost proizvajalca;

⁽¹⁾ (COM(2011) 144).

4. „masa v stanju, pripravljenem za vožnjo“ pomeni
- (a) za motorno vozilo:
- maso vozila s posodo oziroma posodami za gorivo, napolnjenimi do vsaj 90 % prostornine, vključno z maso voznika, goriva in tekočin, ki je opremljeno s standardno opremo v skladu s specifikacijami proizvajalca in, če je vozilo z njimi opremljeno, maso nadgradnje, kabine, naprave za spenjanje in rezervnega kolesa oziroma koles ter orodja;
- (b) za priklopnik:
- maso vozila, vključno z maso goriva in tekočin, ki je opremljeno s standardno opremo v skladu s specifikacijami proizvajalca in, če je priklopnik z njimi opremljen, z maso nadgradnje, dodatnih naprav za spenjanje in rezervnega kolesa oziroma koles ter orodja;
5. „masa dodatne opreme“ pomeni maso opreme, ki se lahko vgradi v vozilo poleg standardne opreme v skladu s specifikacijami proizvajalca;
6. „dejanska masa vozila“ pomeni maso v stanju, pripravljenem za vožnjo, ki se ji prišteje masa dodatne opreme, vgrajene v posamezno vozilo;
7. „največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila“ (M) pomeni največjo maso, določeno za vozilo na podlagi njegovih konstrukcijskih lastnosti in konstrukcijske učinkovitosti; tehnično dovoljena masa obremenjenega priklopnika ali polpriklopnika vključuje statično maso, ki se prek vlečne sklopke prenese na vlečno vozilo;
8. „največja tehnično dovoljena masa skupine vozil“ (MC) pomeni največjo maso, določeno za motorno vozilo in enega ali več priklopnikov skupaj na podlagi njegovih konstrukcijskih lastnosti in konstrukcijske učinkovitosti ali največjo maso, določeno za vlečno enoto in polpriklopnik skupaj;
9. „največja tehnično dovoljena masa vlečenega vozila“ (TM) pomeni največjo maso enega ali več priklopnikov, ki jih vlečno vozilo lahko vleče in ustreza skupni obremenitvi, ki se prenese na tla prek koles osi ali skupine osi na priklopniku, ki je spet z vlečnim vozilom;
10. „os“ pomeni skupno vrtilno os dveh ali več koles, ki imajo motorni pogon ali se vrtijo prosto in ki so v enem ali več segmentih nameščene v isti ravnini pravokotno na vzdolžno središnico vozila;
11. „skupina osi“ pomeni več osi z osno razdaljo, omejeno na eno od osnih razdalj, ki se v Prilogi I k Direktivi 96/53/ES imenuje razdalja „d“ in ki zaradi posebne zasnove vzmetenja vzajemno delujejo;
12. „posamična os“ pomeni os, ki se ne more šteti za del skupine osi;
13. „največja tehnično dovoljena masa na os“ (m) pomeni maso, ki ustreza največji dovoljeni navpični statični obremenitvi, ki se prenese na tla prek koles osi na podlagi konstrukcijskih lastnosti osi in vozila in njune konstrukcijske učinkovitosti;
14. „največja tehnično dovoljena masa na skupino osi“ (μ) pomeni maso, ki ustreza največji dovoljeni navpični statični obremenitvi, ki se prenese na tla prek koles skupine osi na podlagi konstrukcijskih lastnosti skupine osi in vozila in njune konstrukcijske učinkovitosti;
15. „naprava za spenjanje“ pomeni mehansko napravo, vključno s sestavnimi deli, kakor so opredeljeni v točkah 2.1 do 2.6 Pravilnika št. 55 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotne določbe za homologacijo sestavnih delov mehanskih sistemov za spenjanje med seboj povezanih cestnih vozil ⁽¹⁾ in napravo za kratko spenjanje vozil, kot je opredeljena v točki 2.1.1 Pravilnika št. 102 Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotni predpisi o homologaciji: I. naprav za kratko spenjanje vozil II. vozil glede na vgradnjo homologiranega tipa naprave za kratko spenjanje vozil ⁽²⁾;
16. „točka spenjanja“ pomeni središče vpetja naprave za spenjanje, nameščene na vlečno vozilo v okviru naprave za spenjanje, nameščene na vlečno vozilo;
17. „masa naprave za spenjanje“ pomeni maso naprave za spenjanje same in maso delov, ki so potrebni za pritrditev naprave za spenjanje na vozilo;
18. „največja tehnično dovoljena masa v točki spenjanja“ pomeni:
- (a) pri vlečnem vozilu maso, ki ustreza največji dovoljeni navpični statični obremenitvi na točki spenjanja (vrednost „S“ ali „U“) vlečnega vozila na podlagi konstrukcijskih lastnosti naprave za spenjanje in vlečnega vozila;

⁽¹⁾ UL L 227, 28.8.2010, str. 1.

⁽²⁾ UL L 351, 20.12.2008, str. 44.

- (b) pri polpriklopniku, priklopniku s centralno osjo in priklopniku s togim ojesom maso, ki ustreza največji dovoljeni navpični statični obremenitvi (vrednost „S“ ali „U“), ki jo priklopnik v točki spenjanja prenese na vlečno vozilo na podlagi konstrukcijskih lastnosti naprave za spenjanje in priklopnika;
19. „masa potnikov“ pomeni ocenjeno maso, odvisno od kategorije vozila, pomnoženo s številom sedežnih mest, vključno z morebitnimi sedežnimi mesti za člane posadke in številom stoječih potnikov, vendar ne vključuje voznika;
20. „masa voznika“ pomeni maso na referenčni točki vozniškega sedeža, ocenjeno na 75 kg;
21. „koristna nosilnost“ pomeni razliko med največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila in maso vozila, pripravljenega za vožnjo, povečano za maso potnikov in maso dodatne opreme;
22. „dolžina“ pomeni mero, opredeljeno v točkah 6.1.1, 6.1.2 in 6.1.3 standarda ISO 612:1978; ta opredelitev se uporablja tudi za zgibna vozila, sestavljena iz dveh ali več delov;
23. „širina“ pomeni mero, opredeljeno v točki 6.2 standarda ISO 612:1978;
24. „višina“ pomeni mero, opredeljeno v točki 6.3 standarda ISO 612:1978;
25. „medosna razdalja“ pomeni:
- (a) mero iz točke 6.4.1 standarda ISO 612:1978;
- (b) za priklopnik s centralno osjo z eno osjo vodoravno razdaljo med navpično osjo naprave za spenjanje in središčem osi;
- (c) za priklopnik s centralno osjo z več osmi vodoravno razdaljo med navpično osjo naprave za spenjanje in središčem prve osi;
26. „osna razdalja“ pomeni pri vozilih z več kot dvema osema razdaljo med dvema zaporednima osema iz točke 6.4 standarda ISO 612:1978; če je vozilo opremljeno samo z dvema osema ali pri polpriklopniku, priklopniku z vrtljivim ojesom ali priklopniku s togim ojesom ima osna razdalja iz točke 6.4.2 standarda ISO 612:1978 pomen „medosne razdalje“, opredeljene v točki 25;
27. „kolotek“ pomeni mero iz točke 6.5 standarda ISO 612:1978;
28. „oddaljenost centra sedla“ pomeni razdaljo iz točke 6.19.2 standarda ISO 612: 1978 ob upoštevanju opombe iz točke 6.19 standarda;
29. „sprednji pritrditveni polmer polpriklopnika“ pomeni vodoravno razdaljo med osjo kraljevega čepa in poljubno točko na prednjem delu polpriklopnika;
30. „sprednji previs“ pomeni vodoravno razdaljo med navpično ravnino, ki poteka skozi prvo os ali os kraljevega čepa pri polpriklopnikih in skrajno sprednjo točko vozila;
31. „zadnji previs“ pomeni vodoravno razdaljo med navpično ravnino, ki poteka skozi zadnjo os in skrajno zadnjo točko vozila; če je vozilo opremljeno z napravo za spenjanje, ki je ni mogoče odstraniti, je skrajna zadnja točka vozila točka spenjanja;
32. „dolžina nakladalne površine“ pomeni razdaljo od skrajne sprednje notranje točke do skrajne zadnje notranje točke prostora za tovor, izmerjeno vodoravno v vzdolžni ravnini vozila;
33. „obrat proti zadnjemu delu“ pomeni razliko med dejansko najbolj oddaljeno točko, ki jo doseže zadnji del vozila, ko manevrira v pogojih, določenih v oddelku 7 dela B ali oddelku 6 dela C Priloge I k tej uredbi;
34. „naprava za dvig osi“ pomeni mehanizem, vgrajen v vozilo in namenjen dvigovanju osi od tal in spuščanju osi na tla;
35. „dvižna os“ pomeni os, ki jo je mogoče z napravo za dvig osi dvigniti iz običajnega položaja in jo ponovno spustiti;
36. „obremenljiva os“ pomeni os, katere obremenitev je mogoče spreminjati brez dviganja osi z napravo za dvig osi;
37. „zračno vzmetenje“ pomeni sistem vzmetenja, pri katerem vsaj 75 % vzmetnega učinka izvira iz zračne vzmeti;
38. „razred avtobusa“ pomeni sklop vozil, kot je opredeljen v točkah 2.1.1 in 2.1.2 Pravilnika št. 107 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – enotne določbe o homologaciji vozil kategorije M₂ ali M₃ glede na splošno konstrukcijo ⁽¹⁾;

⁽¹⁾ UL L 255, 29.9.2010, str. 1.

39. „zgibno vozilo“ pomeni vozilo kategorije M₂ ali M₃, kot je opredeljeno v točki 2.1.3 Pravilnika UN/ECE št. 107;
40. „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.

Člen 3

Obveznosti proizvajalcev

1. Proizvajalec za vsako izvedenko tipa vozila ne glede na stopnjo dodelave vozila določi naslednje mase:

- (a) največjo tehnično dovoljeno maso obremenjenega vozila;
- (b) največjo tehnično dovoljeno maso skupine vozil;
- (c) največjo tehnično dovoljeno maso vlečenega vozila;
- (d) največjo tehnično dovoljeno maso na os ali največjo tehnično dovoljeno maso na skupino osi;
- (e) največje tehnično dovoljene mase na točkah spenjanja ob upoštevanju tehničnih lastnosti naprav za spenjanje, ki so vgrajene v vozilo ali se lahko v vozilo vgradijo.

2. Pri določanju mas iz odstavka 1 proizvajalec upošteva najboljše inženirske prakse in najboljše razpoložljivo tehnično znanje, da se čim bolj zmanjša tveganje mehanskih okvar, zlasti okvar, ki nastanejo zaradi utrujenosti materiala in da se preprečijo poškodbe cestne infrastrukture.

3. Pri določanju mas iz odstavka 1 proizvajalec upošteva največjo hitrost glede na konstrukcijo vozila.

Če proizvajalec vozilo opremi z napravo za omejevanje hitrosti, je največja hitrost glede na konstrukcijo dejanska hitrost, ki jo naprava za omejevanje hitrosti dovoljuje.

4. Pri določanju mas iz odstavka 1 proizvajalec ne naloži omejitev pri uporabi vozila, razen omejitev glede zmogljivosti

pnevmatik, ki se lahko prilagodi hitrosti glede na konstrukcijo, kot je dovoljeno v skladu s Pravilnikom št. 54 Gospodarske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotni predpisi o homologaciji pnevmatik za gospodarska vozila in njihove priklopnike ⁽¹⁾ in oddelkom 5 Priloge II k Uredbi Komisije (EU) št. 458/2011 ⁽²⁾.

5. Za nedodelana vozila, vključno z vozili s šasijo s kabino, za katera je potrebna nadaljnja stopnja dodelave, proizvajalec proizvajalcem na naslednji stopnji zagotovi vse ustrezne podatke, da so zahteve te uredbe še naprej izpolnjene.

Za namene prvega pododstavka proizvajalec podrobno opredeli lego težišča mase, ki ustreza vsoti obremenitve.

6. Nedodelana vozila kategorij M₂, M₃, N₂ in N₃ brez nadgradnje so zasnovana tako, da proizvajalcem na naslednji stopnji omogočijo izpolnjevanje zahtev oddelkov 7 in 8 dela B in oddelkov 6 in 7 dela C Priloge I.

Člen 4

Določbe za ES-homologacijo tipa vozila glede na njegove mase in mere

1. Proizvajalec ali njegov zastopnik homologacijskemu organu predloži vlogo za ES-homologacijo tipa vozila glede na njegove mase in mere.

2. Vloga se sestavi v skladu z vzorcem opisnega lista iz dela A Priloge V.

3. Za izračune porazdelitve mas proizvajalec homologacijskemu organu za vsako tehnično konfiguracijo v okviru tipa vozila, opredeljeno z nizi vrednosti ustreznih točk v Prilogi V, priskrbi podatke, potrebne za ugotovitev naslednjih mas:

- (a) največje tehnično dovoljene mase obremenjenega vozila;
- (b) največje tehnično dovoljene mase na os ali na skupino osi;
- (c) največje tehnično dovoljene mase vlečenega vozila;
- (d) največje tehnično dovoljene mase v točkah spenjanja;

⁽¹⁾ UL L 183, 11.7.2008, str. 41.

⁽²⁾ UL L 124, 13.5.2011, str. 11.

(e) največje tehnično dovoljene mase skupine vozil.

Podatke se v dogovoru z homologacijskim organom priskrbi v tabelarni ali drugi primerni obliki.

4. Če dodatna oprema znatno vpliva na mase in mere vozila, proizvajalec tehnični službi predloži mesto, maso in geometrični položaj težišča za osi dodatne opreme, ki se lahko vgradi v vozilo.

5. Z odstopanjem od odstavka 4, če je dodatna oprema sestavljena iz več delov, nameščenih v različnih delih vozila, proizvajalec lahko tehnični službi predloži samo porazdelitev mase dodatne opreme na osi.

6. Za skupine osi proizvajalec navede porazdelitev celotne obremenitve na skupino osi med posamezne osi te skupine.

Po potrebi proizvajalec navede formule porazdelitve ali izdela ustrezne diagrame porazdelitve.

7. Če homologacijski organ ali tehnična služba ocenita, da je to potrebno, lahko zahtevata, da proizvajalec v pregled predloži vzorčno vozilo tipa, ki je v postopku homologacije.

8. Proizvajalec vozila lahko homologacijskemu organu predloži vlogo za priznanje, da je vzmetenje enakovredno zračnemu vzmetenju.

Homologacijski organ prizna, da je vzmetenje enakovredno zračnemu vzmetenju, če so izpolnjene zahteve iz Priloge III.

Če tehnična služba prizna enakovrednost vzmetenja, izda poročilo o preskusu. Homologacijski organ poročilo o preskusu in tehnični opis vzmetenja priloži k certifikatu o ES-homologaciji.

9. Če so izpolnjene zahteve iz prilog I do IV k tej uredbi, homologacijski organ podeli homologacijo v skladu s sistemom številčnega označevanja iz Priloge VII k Direktivi 2007/46/ES.

Država članica ne dodeli iste številke drugemu tipu vozila.

10. Za namene odstavka 9 homologacijski organ izda certifikat o ES-homologaciji, sestavljen v skladu z vzorcem iz dela B Priloge V.

11. Dovoljena odstopanja iz Dodatka 2 k Prilogi I se uporabljajo za namene člena 12(2) Direktive 2007/46/ES.

Člen 5

Največje dovoljene mase pri registraciji/med uporabo

1. Za namene registracije in začetka uporabe vozil, homologiranih po tej uredbi, nacionalni organi za vsako varianto in izvedenko tipa vozila določijo naslednje mase, ki so dovoljene za nacionalni ali za mednarodni promet na podlagi Direktive 96/53/ES:

(a) največjo dovoljeno maso obremenjenega vozila pri registraciji/med uporabo;

(b) največjo dovoljeno maso na os oziroma osi pri registraciji/med uporabo,;

(c) največjo dovoljeno maso na skupino osi pri registraciji/med uporabo;

(d) največjo dovoljeno maso vlečenega vozila pri registraciji/med uporabo;

(e) največjo dovoljeno maso skupine vozil pri registraciji/med uporabo.

Nacionalni organi določijo postopek za določitev največjih dovoljenih mas pri registraciji/med uporabo iz prvega pododstavka. Imenujejo organ, pristojen za določanje navedenih mas in podrobno navedejo, katere podatke je treba predložiti navedenemu pristojnemu organu.

2. Največje dovoljene mase pri registraciji/med uporabo, določene v skladu s postopkom iz odstavka 1, ne smejo presežati največjih mas iz člena 3(1).

3. Pristojni organ se s proizvajalcem posvetuje glede porazdelitve mase na osi ali skupino osi, da se zagotovi pravilno delovanje sistemov vozila, zlasti zavrznega in krmilnega sistema.

4. Nacionalni organi pri določanju največjih dovoljenih mas pri registraciji/med uporabo zagotovijo, da so zahteve regulativnih aktov, navedenih v Prilogi IV in Prilogi XI k Direktivi 2007/46/ES še naprej izpolnjene.

5. Kadar nacionalni organi ugotovijo, da zahteve enega od regulativnih aktov, navedenih v Prilogi IV in Prilogi XI k Direktivi 2007/46/ES, razen te uredbe, niso več izpolnjene, zahtevajo nove preskuse in da homologacijski organ, ki je podelil prvotno homologacijo na podlagi zadevnega regulativnega akta, podeli novo homologacijo oziroma razširitev homologacije.

Člen 6

Odstopanja

1. Brez poseganja v člen 4(3) Direktive 96/53/ES se ES-homologacija lahko podeli za vozila z merami, ki presegajo zahteve te uredbe, namenjena za prevoz nedeljivega tovora. V takem primeru je v certifikatu o homologaciji in v certifikatu o skladnosti jasno navedeno, da je vozilo namenjeno samo za prevoz nedeljivega tovora.

2. Države članice lahko podelijo homologacije po členih 23 in 24 Direktive 2007/46/ES za vozila, ki presegajo največje dovoljene mere, določene v točki 1.1 delov B, C in D Priloge I k tej uredbi.

Za homologacije po členu 23 Direktive 2007/46/ES veljajo količinske omejitve, določene v oddelku 3 dela A Priloge XII k navedeni direktivi.

Člen 7

Prehodne določbe

1. Nacionalni organi dovolijo prodajo in začetek uporabe vozil, homologiranih pred datumom iz člena 13(2) Uredbe (ES) št. 661/2009, ter še naprej podeljujejo razširitve homologacij, ki so bile podeljene pod pogoji iz Direktive 92/21/EGS in Direktive 97/27/ES.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 12. decembra 2012

2. Z odstopanjem od odstavka 1 ES-homologacije, podeljene na podlagi člena 7 Direktive 97/27/ES, prenehajo veljati na dan iz člena 19(1) Uredbe (ES) št. 661/2009.

Na zahtevo proizvajalca pa države članice v skladu s členom 27 Direktive 2007/46/ES lahko registrirajo in dovolijo začetek uporabe vozil zaključka serije, katerih ES-homologacija ni več veljavna.

3. Od 10. januarja 2014 proizvajalci izdajo certifikate o skladnosti, ki so v skladu s to uredbo.

Do 9. januarja 2014 v vnosu 52 certifikata o skladnosti navedejo dejansko maso vozila, če ni navedena v drugem vnosu certifikata o skladnosti.

Člen 8

Spremembe Direktive 2007/46/ES

Priloge I, III, IX in XVI k Direktivi 2007/46/ES se spremenijo v skladu s Prilogo VI k tej uredbi.

Priloga XII k Direktivi 2007/46/ES se nadomesti s Prilogo VII k tej uredbi.

Člen 9

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Veljala bo za nove tipe vozil, za katere bo homologacija podeljena od 1. novembra 2012.

Za Komisijo

Predsednik

José Manuel BARROSO

SEZNAM PRILOG

- Priloga I DEL A: Tehnične zahteve za vozila kategorij M₁ in N₁
DEL B: Tehnične zahteve za vozila kategorij M₂ in M₃
DEL C: Tehnične zahteve za vozila kategorij N₂ in N₃
DEL D: Tehnične zahteve za vozila kategorije O
Dodatek 1 Seznam naprav in opreme, ki jih ni treba upoštevati pri določitvi zunanjih mer
Dodatek 2 Dovoljena odstopanja za homologacijo in skladnost proizvodnje
Dodatek 3 Podatki o manevrskih sposobnostih
- Priloga II Sposobnost terenskih vozil za premagovanje vzpona
- Priloga III Pogoji enakovrednosti vzmetenja z zračnim vzmetenjem
- Priloga IV Tehnične zahteve za vgradnjo dvizžnih osi ali obremenljivih osi v vozilo
- Priloga V DEL A: Opisni list
DEL B: Certifikat o ES-homologaciji
- Priloga VI Spremembe Prilog I, III, IX in XVI k Direktivi 2007/46/ES
- Priloga VII Priloga XII k Direktivi 2007/46/ES
-

PRILOGA I

TEHNIČNE ZAHTEVE

DEL A

Vozila kategorij M_1 in N_1

1. **Največje dovoljene mere**
 - 1.1 Mere ne presegajo naslednjih vrednosti:
 - 1.1.1 Dolžina: 12,00 m.
 - 1.1.2 Širina:
 - (a) M_1 : 2,55 m;
 - (b) N_1 : 2,55 m;
 - (c) N_1 : 2,60 m za vozila, opremljena z nadgradnjo z najmanj 45 mm debelimi izoliranimi stenami iz Dodatka 2 dela C Priloge II k Direktivi 2007/46/ES.
 - 1.1.3 Višina: 4,00 m.
 - 1.2 Za merjenje dolžine, širine in višine ima vozilo maso v stanju, pripravljenem za vožnjo, stoji na vodoravni in ravni površini, pnevmatike pa so napolnjene do tlaka, ki ga priporoča proizvajalec.
 - 1.3 Pri določanju dolžine, širine in višine se ne upoštevajo le naprave in oprema iz Dodatka 1 te priloge.
2. **Porazdelitev mase**
 - 2.1 Seštevek največjih tehnično dovoljenih mas na osi ni manjši od največje tehnično dovoljene mase obremenjenega vozila.
 - 2.2 Največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila ni manjša od mase vozila, pripravljenega za vožnjo, ki se ji prišteje masa potnikov, masa dodatne opreme in masa naprave za spenjanje, če ni vključena v maso vozila, pripravljenega za vožnjo.
 - 2.3 Če je vozilo obremenjeno do največje tehnično dovoljene mase, masa na nobeno os ne presega največje tehnično dovoljene mase za zadevno os.
 - 2.4 Če je vozilo obremenjeno do največje tehnično dovoljene mase, masa na prednjo os v nobenem primeru ni manjša od 30 % največje tehnično dovoljene mase obremenjenega vozila.
 - 2.4.1 Če je vozilo obremenjeno do največje tehnično dovoljene mase, povečane za največjo tehnično dovoljeno maso v točki spenjanja, masa na prednjo os v nobenem primeru ni manjša od 20 % največje tehnično dovoljene mase obremenjenega vozila.
 - 2.5 Če je vozilo opremljeno z demontažnimi sedeži, mora biti pri postopku preverjanja vgrajeno največje število sedežnih mest.
 - 2.6 Za preverjanje zahtev, določenih v točkah 2.2, 2.3 in 2.4:
 - (a) se sedeži nastavijo, kakor je predpisano v točki 2.6.1;
 - (b) mase potnikov, koristna nosilnost in masa dodatne opreme so porazdeljene, kakor je predpisano v točkah 2.6.2 do 2.6.4.2.3.

- 2.6.1 Nastavitev sedežev
- 2.6.1.1 Če so sedeži nastavljeni, se pomaknejo v skrajno zadnjo lego.
- 2.6.1.2 Če je sedež mogoče nastaviti tudi drugače (navpično, z naklonom, na naslonu sedeža itd.), se izbere lega nastavitve, kot jo je določil proizvajalec.
- 2.6.1.3 Pri vzmetnih sedežih je treba sedež blokirati v legi, kakršno je določil proizvajalec.
- 2.6.2 Porazdelitev mase potnikov
- 2.6.2.1 Vsak potnik predstavlja maso 75 kg.
- 2.6.2.2 Masa vsakega potnika je na referenčni točki sedeža (t. j. „točka R“ sedeža)
- 2.6.2.3 Pri vozilih za posebne namene se zahteva točke 2.6.2.2 uporablja smiselno (na primer pri reševalnem vozilu masa poškodovane osebe, ki leži na nosilih).
- 2.6.3 Porazdelitev mase dodatne opreme
- 2.6.3.1 Masa dodatne opreme je porazdeljena v skladu s specifikacijami proizvajalca.
- 2.6.4 Porazdelitev koristne nosilnosti
- 2.6.4.1 Vozila M₁
- 2.6.4.1.1 Pri vozilih M₁ je koristna nosilnost porazdeljena v skladu s specifikacijami proizvajalca v dogovoru s tehnično službo.
- 2.6.4.1.2 Pri bivalnih vozilih najmanjša koristna nosilnost (PM) izpolnjuje naslednjo zahtevo:
- PM v kg $\geq 10 (n + L)$
- Pri čemer je:
- „n“ največje število potnikov plus voznik
- „L“ skupna dolžina vozila v metrih
- 2.6.4.2 Vozila N₁
- 2.6.4.2.1 Pri vozilih z nadgradnjo je koristna nosilnost enakomerno porazdeljena po površini za nakladanje;
- 2.6.4.2.2 pri vozilih brez nadgradnje (npr. šasija s kabino) proizvajalec navede skrajne dovoljene položaje težišča koristne nosilnosti, povečane za maso opreme, namenjene namestitvi blaga (npr. nadgradnja, posoda za gorivo itd.) (na primer: od 0,50 m do 1,30 m pred prvo zadnjo osjo);
- 2.6.4.2.3 pri vozilih, v katera bo vgrajena sedlasta sklopka, proizvajalec navede najmanjšo in največjo oddaljenost centra sedla.
- 2.7 Dodatne zahteve za vozila, ki lahko vlečejo priklopnik
- 2.7.1 Uporabljajo se zahteve iz točk 2.2, 2.3 in 2.4 ob upoštevanju mase naprave za spenjanje in največje tehnično dovoljene mase v točki spenjanja.
- 2.7.2 Brez poseganja v zahteve točke 2.4 največja tehnično dovoljena masa na zadnje osi ne sme biti presežena za več kot 15 %.
- 2.7.2.1 Kadar je največja tehnično dovoljena masa na zadnje osi presežena za manj kot 15 %, se uporabljajo zahteve točke 5.2 Priloge II k Uredbi Komisije (EU) št. 458/2011 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ UL L 124, 13.5.2011, str. 11.

- 2.7.2.2 V državah članicah, kjer zakonodaja o cestnem prometu to dovoljuje, proizvajalec lahko v ustrezni dokumentaciji, na primer v priročniku za lastnika ali navodilih za vzdrževanje, navede, da je največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila lahko presežena za največ 10 % oziroma za 100 kg, glede na to, katera vrednost je manjša.

Ta toleranca velja samo v primeru vleke priklopnega vozila v pogojih, navedenih v točki 2.7.2.1, če je delovna hitrost omejena na 100 km/h ali manj.

3. Masa vlečenega vozila in masa na napravo za spenjanje

- 3.1 Za največjo tehnično dovoljeno maso vlečenega vozila se uporabljajo naslednje zahteve:

3.1.1 Priklopno vozilo z delovno zavoro

- 3.1.1.1 Največja tehnično dovoljena masa vlečenega vozila je najmanjša od naslednjih vrednosti:

- (a) največja tehnično dovoljena masa vlečenega vozila na podlagi konstrukcijskih lastnosti vozila in trdnosti naprave za spenjanje;
- (b) največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vlečnega vozila;
- (c) 1,5-kratnik največje tehnično dovoljene mase obremenjenega vlečnega vozila v primeru terenskega vozila, kot je opredeljeno v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES.

- 3.1.1.2 Največja tehnično dovoljena masa vlečenega vozila v nobenem primeru ne sme presegati 3 500 kg.

3.1.2 Priklopno vozilo brez delovne zavore

- 3.1.2.1 Dovoljena masa vlečenega vozila je najmanjša od naslednjih vrednosti:

- (a) največja tehnično dovoljena masa vlečenega vozila na podlagi konstrukcijskih lastnosti vozila in trdnosti naprave za spenjanje;
- (b) polovica mase vlečnega vozila v stanju, pripravljenem za vožnjo.

- 3.1.2.2 Največja tehnično dovoljena masa vlečenega vozila v nobenem primeru ne sme presegati 750 kg.

- 3.2 Največja tehnično dovoljena masa v točki spenjanja ni manj kot 4 % največje dovoljene mase vlečenega vozila in ne manj kot 25 kg.

- 3.3 Proizvajalec v priročniku za lastnika podrobno opredeli največjo tehnično dovoljeno maso v točki spenjanja, točke vgradnje naprave za spenjanje na vlečno vozilo in največji dovoljeni zadnji previs točke spenjanja.

- 3.4 Največje tehnično dovoljene mase vlečenega vozila se ne opredeli s sklicevanjem na število potnikov.

4. Masa skupine vozil

Največja tehnično dovoljena masa skupine vozil ne sme presegati vsote največje tehnično dovoljene mase obremenjenega vozila in največje tehnično dovoljene mase vlečenega vozila.

$$MC \leq M + TM$$

5. Možnost speljevanja v klanec

- 5.1 Vlečno vozilo mora biti sposobno speljati skupino vozil petkrat v petih minutah v klanec z najmanj 12-odstotnim naklonom.

- 5.2 Pri opravljanju preskusa, opisanega v točki 5.1, je obremenitev vlečnega vozila in priklopnega vozila enaka največji tehnično dovoljeni masi skupine vozil.

DEL B

Vozila kategorij M₂ in M₃

1. **Največje dovoljene mere**
 - 1.1 Mere ne presegajo naslednjih vrednosti:
 - 1.1.1 Dolžina
 - (a) vozilo z dvema osema in enim delom: 13,50 m;
 - (b) vozilo s tremi ali več osmi in enim delom: 15 m;
 - (c) zgibno vozilo: 18,75 m.
 - 1.1.2 Širina: 2,55 m.
 - 1.1.3 Višina: 4,00 m.
 - 1.2 Za merjenje dolžine, širine in višine ima vozilo maso v stanju, pripravljenem za vožnjo, stoji na vodoravni in ravni površini, pnevmatike pa so napolnjene do tlaka, ki ga priporoča proizvajalec.
 - 1.3 Pri določanju dolžine, širine in višine se ne upoštevajo le naprave in oprema iz Dodatka 1 te priloge.
 2. **Porazdelitev mase za vozila, opremljena z nadgradnjo**
 - 2.1 Postopek izračuna
Oznake:

„M“ največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila,

„TM“ največja tehnično dovoljena masa vlečenega vozila,

„MC“ največja tehnično dovoljena masa skupine vozil,

„m_i“ največja tehnično dovoljena masa na posamično os, označena z „i“, pri čemer ima „i“ vrednost od 1 do vrednosti skupnega števila osi vozila,

„m_c“ največja tehnično dovoljena masa v točki spenjanja,

„μ_j“ največja tehnično dovoljena masa na skupino osi, označena z „j“, pri čemer ima „j“ vrednost od 1 do vrednosti skupnega števila skupin osi.
 - 2.1.1 Opraviti je treba ustrezne izračune za zagotovitev, da so za vsako tehnično konfiguracijo za tip izpolnjene zahteve v nadaljevanju.
 - 2.1.2 Pri vozilih, opremljenih z obremenljivimi osmi, se izračuni v nadaljevanju opravijo ob obremenitvi vzmetenja osi kot pri običajnem stanju delovanja.
 - 2.2 Splošne zahteve
 - 2.2.1 Seštevek največjih tehnično dovoljenih mas na posamično os in največjih tehnično dovoljenih mas na skupino osi ne sme biti manjši od največje tehnično dovoljene mase obremenjenega vozila.

$$M \leq \Sigma [m_i + \mu_j].$$
 - 2.2.2 Masa vozila, pripravljenega za vožnjo, ki se ji prištejejo masa dodatne opreme, masa potnikov, masi „WP“ in „B“ iz točke 2.2.3, masa naprave za spenjanje, če ni vključena v masi vozila, pripravljenega za vožnjo in največja tehnično dovoljena masa v točki spenjanja ne presega največje tehnično dovoljene mase obremenjenega vozila.

- 2.2.3 Porazdelitev obremenitve
- 2.2.3.1 Oznake:
- „P“ število sedežnih mest, ki ne vključuje voznika in člana (članov) posadke,
- „Q“ masa enega potnika v kg,
- „Qc“ masa enega člana posadke v kg,
- „S₁“ površina v m² za stoječe potnike,
- „SP“ število stoječih potnikov po podatkih proizvajalca,
- „Ssp“ Ocenjen prostor za enega stoječega potnika v m²,
- „WP“ število prostorov za invalidske vozičke, pomnoženo z 250 kg, ki ustreza masi invalidskega vozička in uporabnika,
- „V“ celotna prostornina prtljažnega prostora v m³, vključno s prostori za prtljago, prtljažniki in prtljažniki za smuči,
- „B“ največja dovoljena masa prtljage v kg po podatkih proizvajalca, vključno z morebitno največjo dovoljeno maso („B“), ki se lahko prevaža v prtljažniku za smuči.
- 2.2.3.2 Masa Q in Q_c sedečih potnikov je na referenčnih točkah sedeža (t. j. „točka R“ sedeža).
- 2.2.3.3 Masa, ki ustreza številu stoječih potnikov SP mase Q je enakomerno porazdeljena po površini, ki je na voljo za stoječe potnike S₁.
- 2.2.3.4 Kjer je to primerno, je masa WP enakomerno porazdeljena po vsakem prostoru za invalidski voziček.
- 2.2.3.5 Masa, enaka B (kg), je enakomerno porazdeljena v prostorih za prtljago.
- 2.2.3.6 Masa, enaka B (kg), je v težišču prtljažnika za smuči.
- 2.2.3.7 Največja tehnično dovoljena masa v točki spenjanja je v točki spenjanja, katere zadnji previs navede proizvajalec vozila.
- 2.2.3.8 Vrednosti Q in vrednosti Ssp
- | Razred vozila | Q (kg) | Ssp (m ²) |
|------------------|--------|-----------------------|
| Razreda I in A | 68 | 0,125 m ² |
| Razred II | 71 | 0,15 m ² |
| Razreda III in B | 71 | Ni relevantno |
- Masa vsakega člana posadke je 75 kg.
- 2.2.3.9 Število stoječih potnikov ne presega vrednosti S₁/Ssp, pri čemer je Ssp ocenjeni prostor, namenjen za enega stoječega potnika in predpisan v preglednici v točki 2.2.3.8.
- 2.2.3.10 Vrednost največje dovoljene masa prtljage je vsaj: $B = 100 \times V$
- 2.2.4 Izračuni
- 2.2.4.1 Zahteve točke 2.2.2 se preverijo v vseh konfiguracijah notranje opreme.
- 2.2.4.2 V pogojih iz točke 2.2.3 masa na nobeno posamezno os ali skupino osi ne presega največje tehnično dovoljene mase na navedeno os ali skupino osi.

2.2.4.3 Pri vozilih, opremljenih s spremenljivo razporeditvijo sedežev, površino, ki je na voljo stoječim potnikom (S_1), in opremljenih za prevoz invalidskih vozičkov, se izpolnjevanje zahtev iz točk 2.2.2 in 2.2.4.2 preveri za vsakega od naslednjih pogojev:

(a) zasedejo se vsi razpoložljivi sedeži, nato preostala površina za stoječe potnike (do zasedenosti stojišč, kot jo določi proizvajalec, če je dosežena) in, če še ostane prostor, prostori za invalidske vozičke;

(b) zasedejo se vsa razpoložljiva stojišča (do zasedenosti stojišč, kot jo določi proizvajalec), nato preostali sedeži za sedeče potnike in, če še ostane prostor, prostori za invalidske vozičke;

(c) zasedejo se vsi razpoložljivi prostori za invalidske vozičke, nato preostala površina za stoječe potnike (do zasedenosti stojišč, kot jo določi proizvajalec, če je dosežena) in potem preostali razpoložljivi sedeži.

2.2.5 Če je vozilo obremenjeno tako, kot je opisano v točki 2.2.2, masa, ki ustreza obremenitvi na prednji krmiljeni osi (oseh) nikakor ne sme biti manjša od 20 % največje tehnično dovoljene mase obremenjenega vozila „M“.

2.2.6 Če je za vozilo potrebna homologacija za več kot en razred, se pri vsakem razredu uporabijo zahteve oddelka 2.

3. Vlečna zmogljivost

3.1 Največja tehnično dovoljena masa skupine vozil ne sme presežati vsote največje tehnično dovoljene mase obremenjenega vozila in največje tehnično dovoljene mase vlečenega vozila.

$$MC \leq M + TM$$

3.2 Največja tehnično dovoljena masa vlečenega vozila ne presega 3 500 kg.

4. Največja tehnično dovoljena masa v točki spenjanja

4.1 Največja tehnično dovoljena masa v točki spenjanja je enaka najmanj 4 % največje tehnično dovoljene mase vlečenega vozila oziroma 25 kg, kar je višje.

4.2 Proizvajalec v priročniku za lastnika podrobno opredeli pogoje za vgradnjo naprave za spenjanje na motorno vozilo.

4.2.1 Kjer je to primerno, pogoji iz točke 4.2 vključujejo največjo tehnično dovoljeno maso v točki spenjanja vlečenega vozila, največjo dovoljeno maso naprave za spenjanje, točke vgradnje naprave za spenjanje in največji dovoljeni zadnji previs naprave za spenjanje.

5. Sposobnost speljevanja v klanec

5.1 Vozila za vleko priklopnih vozil morajo biti sposobna speljati petkrat v petih minutah v klanec z najmanj 12-odstotnim naklonom.

5.2 Pri opravljanju preskusa, opisanega v točki 5.1, je obremenitev vlečnega vozila in priklopnega vozila enaka največji tehnično dovoljeni masi skupine vozil.

6. Moč motorja

6.1 Motor mora imeti izhodno moč vsaj 5 kW/t največje tehnično dovoljene mase skupine vozil ali največje tehnično dovoljene mase obremenjenega samega vozila (brez priklopnega vozila), če vozilo ni namenjeno vleki priklopnega vozila.

6.2 Moč motorja se meri v skladu z Direktivo Sveta 80/1269/EGS ⁽¹⁾ ali s Pravilnikom UN/ECE št. 85 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ UL L 375, 31.12.1980, str. 46.

⁽²⁾ UL L 326, 24.11.2006, str. 55.

7. Manevrske sposobnosti

- 7.1 Vozilo je zmožno manevrirati na obe strani, in sicer napraviti popolno krožno pot 360°, kot je prikazano na sliki 1 v Dodatku 3 k tej prilogi, tako da nobena zunanja točka na vozilu ne sega čez zunanji oziroma notranji obod teh krogov.
- 7.1.1 Preskus se opravi z neobremenjenih vozilom (t. j. z maso v stanju, pripravljenem za vožnjo) in z vozilom, obremenjenim do največje tehnično dovoljene mase.
- 7.1.2 Za namene točke 7.1 se deli, ki lahko štrlijo prek širine vozila iz Dodatka 1 k tej prilogi, ne upoštevajo.
- 7.2 Za vozila, opremljena z obremenljivimi osmi, se zahteva točke 7.1 uporablja tudi med uporabo obremenljivih osi.
- 7.3 Zahteve oddelka 7.1 se preverijo kot sledi:
- 7.3.1 vozilo manevrira znotraj območja, omejenega z dvema koncentričnima krogoma, od katerih ima zunanji polmer 12,50 m, notranji pa 5,30 m
- 7.3.2 sprednja zunanja točka motornega vozila se vodi vzdolž obrisa zunanjega kroga (glej sliko 1 v Dodatku 3 k tej prilogi).

8. Obrat proti zadnjemu delu

- 8.1 Vozilo z enim delom
- 8.1.1 Vozilo se preskusi v skladu z laboratorijsko preskusno metodo, opisano v točki 8.1.2.
- 8.1.2 Laboratorijska preskusna metoda
- Pri vozilu, ki miruje, se navpična ravnina, ki se dotika strani vozila, obrnjene proti zunanjemu robu kroga, določi s črto, označeno na tleh.
- Vozilo se iz ravne črte premakne v območje kroga, opisano na sliki 1 s sprednjimi kolesi obrnjenimi tako, da sprednja zunanja točka sledi obrisu zunanjega kroga (glej sliko 2a v Dodatku 3 k tej prilogi).
- 8.1.3 Masa vozila je v stanju, pripravljenem za vožnjo.
- 8.1.4 Največji obrat proti zadnjemu delu ne presega 0,60 m.
- 8.2 Vozila s dvema ali več deli
- 8.2.1 Zahteve iz točke 8.1 se smiselno uporabljajo za vozila z dvema ali več deli.
- V takem primeru sta dva ali več togih delov poravnana z ravnino, kakor je prikazano na sliki 2b v Dodatku 3 k tej prilogi.

DEL C

Vozila kategorij N₂ in N₃**1. Največje dovoljene mere**

- 1.1 Mere ne presegajo naslednjih vrednosti:
- 1.1.1 Dolžina: 12,00 m.
- 1.1.2 Širina:
- (a) 2,55 m za vsako vozilo;
- (b) 2,60 m za vozila, opremljena z nadgradnjo z najmanj 45 mm debelimi izoliranimi stenami iz Dodatka 2 Priloge II k Direktivi 2007/46/ES.

- 1.1.3 Višina: 4,00 m.
- 1.2 Za merjenje dolžine, širine in višine ima vozilo maso v stanju, pripravljenem za vožnjo, stoji na vodoravni in ravni površini, pnevmatike pa so napolnjene do tlaka, ki ga priporoča proizvajalec.
- 1.3 Pri določanju dolžine, širine in višine se ne upoštevajo le naprave in oprema iz Dodatka 1 te priloge.
2. **Porazdelitev mase za vozila, opremljena z nadgradnjo**
- 2.1. Postopek izračuna
- Oznake:
- „M“ največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila,
- „TM“ največja tehnično dovoljena masa vlečenega vozila,
- „MC“ največja tehnično dovoljena masa skupine vozil,
- „m_i“ največja tehnično dovoljena masa na posamično os, označena z „i“, pri čemer ima „i“ vrednost od 1 do vrednosti skupnega števila osi vozila,
- „m_c“ največja tehnično dovoljena masa v točki spenjanja,
- „μ_j“ največja tehnično dovoljena masa na skupino osi, označena z „j“, pri čemer ima „j“ vrednost od 1 do vrednosti skupnega števila skupin osi.
- 2.1.1 Opraviti je treba ustrezne izračune za zagotovitev, da so za vsako tehnično konfiguracijo za tip izpolnjene zahteve iz točk 2.2 in 2.3.
- 2.1.2 Pri vozilih, opremljenih z obremenljivimi osmi, se izračuni, ki jih zahtevata točki 2.2 in 2.3, opravijo ob obsestitvi obremenljivih osi kot pri običajnem stanju vožnje.
- 2.1.3 Pri vozilih, opremljenih z dviznimi osmi, se izračuni, ki jih zahtevata točki 2.2 in 2.3, opravijo ob spuščeni oseh.
- 2.2 Splošne zahteve
- 2.2.1 Seštevek največjih tehnično dovoljenih mas na posamično os in največjih tehnično dovoljenih mas na skupine osi ne sme biti manjši od tehnično dovoljene mase obremenjenega vozila.
- $$M \leq \Sigma [m_i + \mu_j]$$
- 2.2.2 Za vsako skupino osi, označeno z „j“, vsota največjih tehnično dovoljenih mas na njene osi ne sme biti manjša od največje tehnično dovoljene mase na skupino osi.
- Razen tega nobena od mas m_i ne sme biti manjša od dela μ_j, ki deluje na os „i“, kot je določeno s porazdelitvijo mase za to skupino osi.
- 2.3 Posebne zahteve
- 2.3.1 Masa vozila, pripravljena za vožnjo, ki se ji prištejejo masa dodatne opreme, masa potnikov, masa naprave za spenjanje, če ni vključena v masi vozila, pripravljena za vožnjo in največja tehnično dovoljena masa v točki spenjanja ne presega največje tehnično dovoljene mase obremenjenega vozila.
- 2.3.2 Če je vozilo obremenjeno do največje tehnično dovoljene mase, masa, porazdeljena na osi „i“, ne presega mase m_i na tej osi in masa na skupino osi „j“ ne presega mase μ_j.

2.3.3 Zahteve točke 2.3.2 morajo biti izpolnjene v naslednjih konfiguracijah obremenitve:

2.3.3.1 Enakomerna porazdelitev koristne nosilnosti:

vozilo ima maso v stanju, pripravljenem za vožnjo, ki se ji prištejejo masa dodatne opreme, masa potnikov na referenčnih točkah sedeža, masa naprave za spenjanje, (če ni vključena v masi vozila, pripravljenega za vožnjo), največja tehnično dovoljena masa v točki spenjanja in koristna nosilnost, ki je enakomerno porazdeljena po prostoru za tovor.

2.3.3.2 Neenakomerna porazdelitev koristne nosilnosti:

vozilo ima maso v stanju, pripravljenem za vožnjo, ki se ji prištejejo masa dodatne opreme, masa potnikov na referenčnih točkah sedeža, masa naprave za spenjanje, (če ni vključena v masi vozila, pripravljenega za vožnjo), največja tehnično dovoljena masa v točki spenjanja in koristna nosilnost, nameščena v skladu s specifikacijami proizvajalca.

V ta namen proizvajalec navede skrajne dovoljene položaje težišča koristne nosilnosti in/ali nadgradnje in/ali opreme ali notranje vgrajene opreme (na primer: od 0,50 m do 1,30 m pred prvo zadnjo osjo).

2.3.3.3 Kombinacija enakomerne in neenakomerne porazdelitve:

Zahteve točk 2.3.3.1 in 2.3.3.2 morajo biti izpolnjene hkrati.

Na primer prekucni tovornjak (porazdeljena obremenitev), opremljen z dodatnim dvigalom (lokalna obremenitev).

2.3.3.4 Masa, ki jo prenese sedlasta sklopka (sedlasti vlačilec):

vozilo ima maso v stanju, pripravljenem za vožnjo, ki se ji prištejejo masa dodatne opreme, masa potnikov na referenčnih točkah sedeža, masa naprave za spenjanje, če ni vključena v masi vozila, pripravljenega za vožnjo, največja dovoljena masa v točki sedlaste sklopke, nameščene v skladu s specifikacijami proizvajalca (najmanjša in največja oddaljenost centra sedla).

2.3.3.5 Če je vozilo opremljeno z ravnim prostorom za tovor, morajo biti zahteve iz točke 2.3.3.1 vedno izpolnjene.

2.3.4 Če je vozilo obremenjeno do največje tehnično dovoljene mase, ki se ji prištejejo masa naprave za spenjanje, če ni vključena v masi vozila, pripravljenega za vožnjo in največja dovoljena masa v točki spenjanja tako, da je dosežena največja dovoljena masa na zadnji skupini osi (μ) ali največja dovoljena masa na zadnji osi (m), masa na prednji krmiljeni osi (oseh) ne sme biti manjša od 20 % največje tehnično dovoljene mase obremenjenega vozila.

2.3.5 Pri vozilih za posebne namene kategorij N_2 in N_3 tehnična služba preveri izpolnjevanje zahtev oddelka 2 v dogovoru s proizvajalcem in pri tem upošteva posebno zasnovo vozila (na primer avto-dvigala).

3. Vlečna zmogljivost

3.1 Največja tehnično dovoljena masa skupine vozil ne sme presegati vsote največje tehnično dovoljene mase obremenjenega vozila in največje tehnično dovoljene mase vlečenega vozila.

$$MC \leq M + TM$$

4. Sposobnost speljevanja v klanec in sposobnost premagovanja vzpona

4.1 Vozila za vleko priklopnih vozil, obremenjena do največje tehnično dovoljene mase skupine vozil, morajo biti sposobna speljati petkrat v petih minutah v klanec z najmanj 12-odstotnim naklonom.

4.2 Pri terenskih vozilih se sposobnost premagovanja vzpona preskusi s tehničnimi zahtevami iz Priloge II.

- 4.2.1 Uporabljajo se tudi zahteve iz oddelka 5 Dodatka 1 Priloge II k Direktivi 2007/46/ES.
5. **Moč motorja**
- 5.1 Vozila morajo imeti izhodno moč motorja vsaj 5 kW/t največje tehnično dovoljene mase skupine vozil.
- 5.1.1 Izhodna moč motorja cestnih vlačilcev ali sedlastih vlačilcev, namenjenih za prevoz nedeljivega tovora, mora biti vsaj 2 kW/t največje tehnično dovoljene mase skupine vozil.
- 5.2 Moč motorja se meri v skladu z Direktivo 80/1269/EGS ali s Pravilnikom UN/ECE št. 85.
6. **Manevrske sposobnosti**
- 6.1 Vozilo je zmožno manevrirati na obe strani, in sicer napraviti popolno krožno pot 360°, kot je prikazano na sliki 1 v Dodatku 3 k tej prilogi, tako da nobena zunanja točka na vozilu ne sega čez zunanji oziroma notranji obod teh krogov.
- 6.1.1 Preskus se opravi z neobremenjenih vozilom (t. j. z maso v stanju, pripravljenem za vožnjo) in z vozilom, obremenjenim do največje tehnično dovoljene mase.
- 6.1.2 Za namene točke 6.1 se deli, ki lahko štrlijo prek širine vozila iz Dodatka 1 k tej prilogi, ne upoštevajo.
- 6.2 Pri vozilih z napravo za dvig osi se zahteva točke 6.1 uporablja tudi za dvižne osi v dvignjenem položaju in ko se uporabljajo obremenljive osi.
- 6.3 Zahteve točke 6.1 se preverijo kot sledi:
- 6.3.1 vozilo manevrira znotraj območja, omejenega z dvema koncentričnima krogoma, od katerih ima zunanji polmer 12,50 m, notranji pa 5,30 m
- 6.3.2 sprednja zunanja točka motornega vozila se vodi vzdolž obrisa zunanjega kroga (glej sliko 1 v Dodatku 3 k tej prilogi).
7. **Največji obrat proti zadnjemu delu**
- 7.1 Vozilo se preskusi v skladu s preskusno metodo ustaljenega stanja, opisano v točki 7.1.1.
- 7.1.1 Preskusna metoda ustaljenega stanja
- 7.1.1.2 Vozilo miruje in kolesa ima zasukana tako, da pri gibanju vozila njegova prednja zunanja točka potuje po krogu s polmerom 12,50 m.
- Navpična ravnina, ki se dotika strani vozila, obrnjene proti zunanjemu robu kroga, se določi s črto, označeno na tleh.
- Vozilo se premakne naprej tako, da sprednja zunanja točka sledi obrisu zunanjega kroga s polmerom 12,50 m.
- 7.2. Največji obrat proti zadnjemu delu ne presega: (glej sliko 3 v Dodatku 3 k tej prilogi)
- (a) 0,80 m;
- (b) 1,00 m, če ima vozilo napravo za dvig osi in je os dvignjena od tal;
- (c) 1,00 m, če je zadnja os krmiljena os.

DEL D

Vozila kategorije O

1. **Največje dovoljene mere**
 - 1.1 Mere ne presegajo naslednjih vrednosti:
 - 1.1.1 Dolžina
 - (a) priklopnik: 12 m vključno z vrtljivim ojesom;
 - (b) polpriklopnik: 12 m plus sprednji previs.
 - 1.1.2 Širina
 - (a) 2,55 m za vsako vozilo;
 - (b) 2,60 m za vozila, opremljena z nadgradnjo z najmanj 45 mm debelimi izoliranimi stenami iz Dodatka 2 Priloge II k Direktivi 2007/46/ES.
 - 1.1.3 Višina: 4,00 m.
 - 1.1.4 Sprednji pritrditveni polmer polpriklopnika: 2,04 m.
 - 1.2 Za merjenje dolžine, širine in višine ima vozilo maso v stanju, pripravljenem za vožnjo, stoji na vodoravni in ravni površini, pnevmatike pa so napolnjene do tlaka, ki ga priporoča proizvajalec.
 - 1.3 Dolžina, višina in sprednji pritrditveni polmer se izmerijo, če je nakladalna površina ali referenčna površina iz točke 1.2.1 drugega pododstavka Priloge 7 k Pravilniku UN/ECE št. 55 vodoravna.

Nastavljivi vrtljivi ojesi so vodoravni in poravnani s središčnico vozila. Nastavljeni so na svojo najbolj podolgovato vodoravno lego.
 - 1.4 Pri določanju mer iz točke 1.1 se ne upoštevajo le naprave in oprema iz Dodatka 1 k tej prilogi.
2. **Porazdelitev mase za vozila, opremljena z nadgradnjo**
 - 2.1 Postopek izračuna
Oznake:

„M“ največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila,

„ m_0 “ največja tehnično dovoljena masa v sprednji točki spenjanja,

„ m_i “ največja tehnično dovoljena masa na os, označena z „i“, pri čemer ima „i“ vrednost od 1 do vrednosti skupnega števila osi vozila,

„ m_c “ največja tehnično dovoljena masa v zadnji točki spenjanja,

„ m_j “ največja tehnično dovoljena masa na skupino osi, označena z „j“, pri čemer ima „j“ vrednost od 1 do vrednosti skupnega števila skupin osi.
 - 2.1.1 Opraviti je treba ustrezne izračune za zagotovitev, da so za vsako tehnično konfiguracijo za tip izpolnjene zahteve iz točk 2.2 in 2.3.
 - 2.1.2 Pri vozilih, opremljenih z obremenljivimi osmi, se izračuni, ki jih zahtevata točki 2.2 in 2.3, opravijo ob obesitvi obremenljivih osi kot pri običajnem stanju vožnje.

2.1.3 Pri vozilih, opremljenih z dviznimi osmi, se izračuni, ki jih zahtevata točki 2.2 in 2.3, opravijo ob spušenih oseh.

2.2 Splošne zahteve

2.2.1 Seštevek največjih tehnično dovoljenih mas v sprednji točki spenjanja, največje tehnično dovoljene mase na posamične osi ali skupino osi in največje tehnično dovoljene mase v zadnji točki spenjanja ne sme biti manjši od tehnično dovoljene mase obremenjenega vozila.

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

2.2.2 Za vsako skupino osi, označeno z „j“, vsota mas m_i na njene osi ne sme biti manjša od mase μ_j .

Razen tega nobena od mas m_i ne sme biti manjša od dela μ_j , ki deluje na os „i“, kot je določeno s porazdelitvijo mase za to skupino osi.

2.3 Posebne zahteve

2.3.1 Masa vozila, pripravljene za vožnjo, ki se ji prištejejo masa dodatne opreme, največja tehnično dovoljena masa v točkah spenjanja ne presega največje tehnično dovoljene mase obremenjenega vozila.

2.3.2 Če je vozilo obremenjeno do največje tehnično dovoljene mase, masa, porazdeljena na posamično os „i“, ne presega mase m_i na tej osi, mase μ_j na skupino osi ali največje tehnično dovoljene mase v točki spenjanja m_0 .

2.3.3 Zahteve točke 2.3.2 morajo biti izpolnjene v naslednjih konfiguracijah obremenitve:

2.3.3.1 Enakomerna porazdelitev koristne nosilnosti

Vozilo ima maso v stanju, pripravljenem za vožnjo, ki se ji prištejeta masa dodatne opreme in koristna nosilnost, ki je enakomerno porazdeljena po prostoru za tovor.

2.3.3.2 Neenakomerna porazdelitev koristne nosilnosti

Vozilo ima maso v stanju, pripravljenem za vožnjo, ki se ji prištejeta masa dodatne opreme in koristna nosilnost, nameščena v skladu s specifikacijami proizvajalca.

V ta namen proizvajalec navede skrajne dovoljene položaje težišča koristne nosilnosti in/ali nadgradnje in/ali opreme ali notranje vgrajene opreme (na primer: od 0,50 m do 1,30 m pred prvo zadnjo osjo).

2.3.3.3 Kombinacija enakomerne in neenakomerne porazdelitve:

Zahteve točk 2.3.3.1 in 2.3.3.2 morajo biti izpolnjene hkrati.

2.3.3.4 Če je vozilo opremljeno z ravnim prostorom za tovor, morajo biti zahteve iz točke 2.3.3.1 vedno izpolnjene.

2.3.4 Posebne zahteve za bivalne prikolice

2.3.4.1 Najmanjša koristna nosilnost (PM) izpolnjuje naslednjo zahtevo:

$$PM \text{ v kg} \geq 10 (n + L)$$

Pri čemer je:

„n“ največje število ležišč in

„L“ skupna dolžina nadgradnje, kakor je opredeljena v točki 6.1.2 standarda ISO 7237:1981.

3. Zahteve glede manevrskih sposobnosti

3.1 Priklopna vozila in polpriklopniki morajo biti zasnovani tako, da so speti z vlečnim vozilom zmožni 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 vlečnega vozila ne sme segati čez obod zunanjega kroga in nobena zunanja točka priklopnega vozila ali polpriklopnika ne sme segati v notranji krog.

3.2 Šteje se, da je polpriklopnik skladen z zahtevami točke 3.1, če njegova referenčna medosna razdalja „RWB“ izpolnjuje naslednjo zahtevo:

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

pri čemer je:

„RWB“ razdalja med osjo kraljevega čepa in srednjico nekrmiljenih osi

„W“ širina polpriklopnika

3.3 Če ima ena ali več nekrmiljenih skupin osi napravo za dvig osi, se kot referenčna medosna razdalja upošteva večja od izmerjenih vrednosti pri spuščeni ali dvignjeni osi.

Dodatek 1

Seznam naprav in opreme, ki jih ni treba upoštevati pri določitvi zunanjih mer

1. Ob upoštevanju dodatnih omejitev iz naslednjih preglednic naprav in opreme, navedenih v preglednicah I, II in III, ni treba upoštevati pri določitvi zunanjih mer, če so izpolnjene naslednje zahteve:

(a) če je spredaj vgrajenih več naprav, štrleči deli skupaj ne presegajo 250 mm;

(b) naprave in oprema skupaj ne segajo več kot 750 mm prek dolžine vozila;

(c) razen vzvratnih ogledal naprave in oprema skupaj ne segajo več kot 100 mm prek širine vozila.

2. Zahtevi iz točk (a) in (b) odstavka 1 se ne uporabljata za naprave za posredno gledanje.

Preglednica I

Dolžina vozila

Postavka		Kategorije vozil									
		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
1.	Naprave za posredno gledanje, kakor so opredeljene v točki 2.1 Pravilnika UN/ECE št. 46 ⁽¹⁾	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.	Naprave za brisanje in pranje	x	x	x	x	x	x				
3.	Zunanji senčniki	—	—	—	—	x	x	—	—	—	—
4.	Prednji zaščitni sistem, homologiran v skladu z Uredbo (ES) št. 78/2009 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽²⁾	x			x						
5.	Dostopne stopnice in ročaji	—	x	x	x	x	x	x	x	x	x
6.	Naprava za spenjanje (če je odstranljiva)	x	x	x	x	x	x	—	—	—	—
7.	Dodatna naprava za spenjanje na zadnjem delu priklopnega vozila (če je odstranljiva)	—	—	—	—	—	—	x	x	x	x
8.	Nosilec za kolesa (če je odstranljiv ali zložljiv)	x			x	—	—	—	—	—	—
9.	Dvižne ploščadi, rampe za dostop ali podobna oprema (v legi, ko se ne uporabljajo ne štrlijo več kot 300 mm), če ne povečujejo nosilnosti vozila	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
10.	Pripomočki za gledanje in odkrivanje, vključno z radarji	—	x	x	—	x	x	x	x	x	x
11.	Prožni odbojniki in podobna oprema	—	—	—	—	x	x	x	x	x	x
12.	Naprave za nameščanje carinskih oznak in njihova zaščita	—	—	—	x	x	x	x	x	x	x

Postavka		Kategorije vozil									
		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
17.	Varnostna ograja na vozilih za prevoz vozil Samo za vozila, zasnovana in izdelana za prevoz najmanj dveh drugih vozil in ki imajo varnostno ograjo več kot 2,0 m in ne več kot 3,70 m od tal in ne sega več kot 50 mm čez zunanjo stran vozila. Širina vozila ne presega 2 650 mm.	—	—	—	—	x	x	—	—	x	x

(¹) UL L 34, 9.2.2011, str. 2.

Preglednica III

Višina vozila

		M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
1.	Radijska antena ali antena radijske navigacije.	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
2.	Pantografi ali tokovni odjemniki v dvignjenem položaju	—	—	x	—	—	—	—	—	—	—

Dodatek 2

Dovoljena odstopanja za homologacijo in skladnost proizvodnje**1. Mere**

- 1.1 Merjenje skupne dolžine, širine in višine se opravlja v skladu s točko 1.2 delov A do D te priloge.
- 1.2 Pod pogojem, da omejitve, določene v točki 1.1 dela A do D te priloge niso presežene, se dejanske mere lahko odmer, ki jih navede proizvajalec, razlikujejo za največ 3 %.

2. Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo in dejanska masa vozila

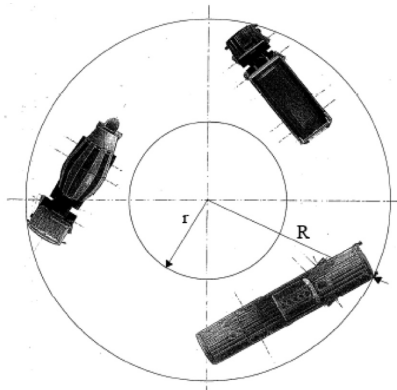
- 2.1 Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo, se preveri z dejansko maso tako, da se vozilo stehta in odšteje masa vgrajene dodatne opreme. Za take namene merilna tehtnica izpolnjuje zahteve Direktive 2009/23/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾.
- 2.2 Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo, določena na podlagi zahtev točke 2.1, lahko od nazivne vrednosti, navedene v točki 2.6(b) Priloge I ali v delu I oddelka A ali B Priloge III k Direktivi 2007/46/ES ali v ustreznem vnosu certifikata o skladnosti odstopa za največ:
- (a) 3 % glede dovoljenih spodnjih in zgornjih odstopanj (= negativno in pozitivno odstopanje od navedene vrednosti) za vozila M, N in O razen za vozila za posebne namene;
 - (b) 5 % glede dovoljenih spodnjih in zgornjih odstopanj (= negativno in pozitivno odstopanje od navedene vrednosti) za vozila za posebne namene;
 - (c) 5 % glede dovoljenih spodnjih in zgornjih odstopanj (= negativno in pozitivno odstopanje od navedene vrednosti) za namene člena 12(2) Direktive 2007/46/ES.

⁽¹⁾ UL L 122, 16.5.2009, str. 6.

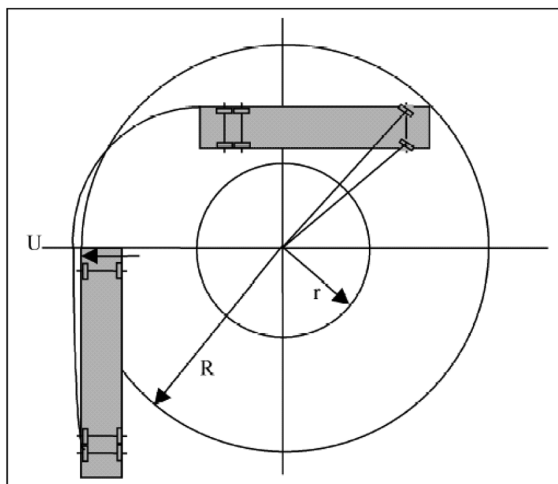
Dodatek 3

Podatki o zahtevah glede manevrskih sposobnosti

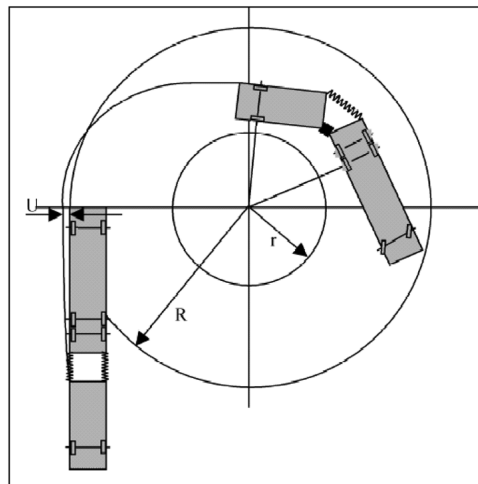
Slika 1

Krog manevrskih sposobnosti $r = 5,3$ m $R = 12,5$ m

Slika 2

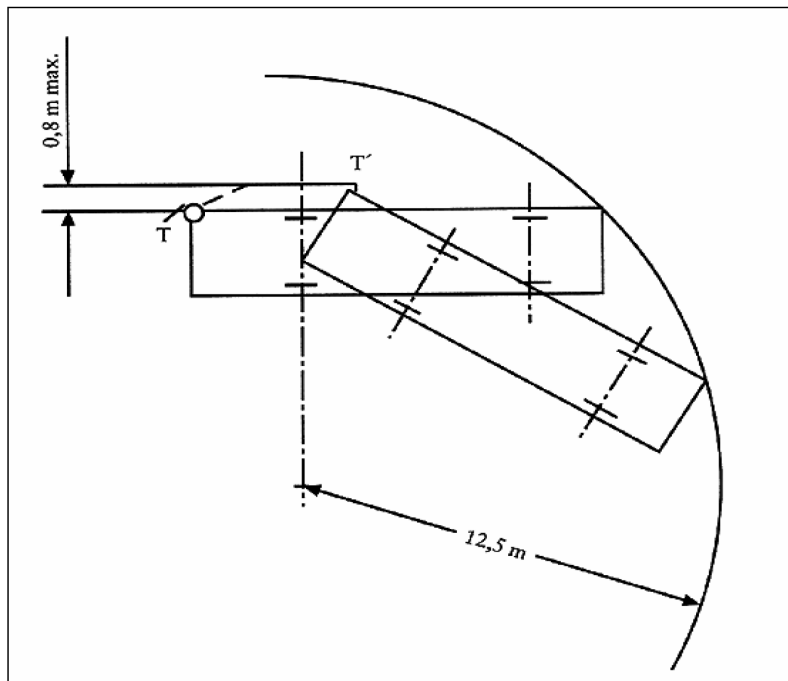
Laboratorijska preskusna metoda za vozila M_2 in M_3 

Slika 2a:
 obrat proti zadnjemu delu
 (nezgibna vozila)
 $R = 12,5$ m
 $r = 5,3$ m
 $U_{\max} \leq 60$ cm



Slika 2b:
 obrat proti zadnjemu delu
 (zglobna vozila)
 $R = 12,5$ m
 $r = 5,3$ m
 $U_{\max} \leq 60$ cm

Slika 3
Metoda ustaljenega stanja za vozila N₂ in N₃



PRILOGA II

SPOSOBNOST TERENSKIH VOZIL ZA PREMAGOVANJE VZPONA**1. Splošno**

- 1.1 Ta priloga določa tehnične zahteve za preverjanje sposobnosti za premagovanje vzpona, da se vozilo lahko uvrsti v kategorijo terenskih vozil v skladu z oddelkom 4 dela A Priloge II k Direktivi 2007/46/ES.
- 1.2 Tehnična služba preveri, ali se dokončano ali dodelano vozilo ali sedlasti vlačilec lahko šteje za terensko vozilo glede na zahteve, predpisane v Prilogi II k Direktivi 2007/46/ES.
- 1.3 Pri nedodelanih vozilih se to preverjanje opravi le na zahtevo proizvajalca.

2. Preskusni pogoji**2.1 Stanje vozila**

- 2.1.1 Vozilo se namesti v pogoje, ki jih priporoča proizvajalec in ima opremo iz Priloge I k Direktivi 2007/46/ES.
- 2.1.2 Zavore, sklopka (ali enakovredno), motor in menjalnik se nastavijo tako, kot priporoča proizvajalec za uporabo zunaj običajnih cest.
- 2.1.3 Vozilo ima pnevmatike, priporočene za terensko vožnjo. Globina profila na tekalni plošči je najmanj 90 % globine profila na tekalni plošči nove pnevmatike. Tlak v pnevmatikah se nastavi na vrednost, ki jo priporoča proizvajalec.
- 2.1.4 Vozilo se obremeni na največjo tehnično dovoljeno maso, obremenitev pa je porazdeljena sorazmerno s porazdelitvijo največje mase na osi, kot jo določi proizvajalec.

Na primer 7,5-tonsko vozilo z največjo maso na prednji osi 4 tone in največjo maso na zadnji osi 6 ton se preskusi z maso 3 ton (40 %) na prednji osi in z maso 4,5 ton (60 %) na zadnji osi.

2.2 Pogoji preskusne steze

- 2.2.1 Površina preskusne steze je suha, asfaltna ali betonska.
- 2.2.2 Naklon je neprekinjeno 25-odstoten z dovoljenim odstopanjem + 3 % ($\theta = 14$ stopinj).
- 2.2.3 V dogovoru s proizvajalcem se preskus lahko opravi tudi na več kot 25-odstotnem vzponu. Preskus se opravi z največjimi masami, ki so zmanjšane glede na preskusne pogoje.

Te pogoje je treba sporočiti.

2.2.4 Površina steze ima dober koeficient oprijema.

Indeks torne sposobnosti (SRI) površine se meri v skladu s standardom CEN/TS 13036-2: 2010 Značilnosti cestnih in letaliških površin - Preskusne metode - 2. del: Ocena torne sposobnosti cestne vozne površine z uporabo dinamičnih merilnih sistemov.

Povprečno vrednost SRI je treba sporočiti.

3. Preskusni postopek

- 3.1 Vozilo se najprej postavi na vodoravno površino.
- 3.2 Nastavi se način vleke za terensko vožnjo. Vključene prestave omogočajo stalno hitrost.
- 3.3 Uporabljata se oddelka 4 in 5 Dodatka 1 Priloge II k Direktivi 2007/46/ES.

PRILOGA III

POGOJI ENAKOVREDNOSTI VZMETENJA Z ZRAČNIM VZMETENJEM

1. Ta priloga določa tehnične pogoje, ki se nanašajo na enakovrednost vzmetenja z zračnim vzmetenjem za pogonske osi vozila.
2. Da je vzmetenje enakovredno zračnemu vzmetenju, mora izpolnjevati naslednje zahteve:
 - 2.1 med prostim prehodnim nizkofrekvenčnim navpičnim nihanjem vzmetene mase nad pogonsko osjo ali skupino osi morata biti izmerjena frekvenca in dušenje pri polno obremenjeni vzmeti v mejah, določenih v točkah 2.3 do 2.6;
 - 2.2 vsaka os mora biti opremljena s hidravličnimi amortizerji. Na skupini osi morajo biti amortizerji postavljeni tako, da čim bolj zmanjšajo nihanje skupine osi;
 - 2.3 povprečna stopnja dušenja (D_m) mora presegati 20 % kritičnega dušenja vzmetenja v običajnih pogojih s pravilno nameščenimi in delujočimi hidravličnimi amortizerji;
 - 2.4 če so vsi hidravlični amortizerji odstranjeni ali izključeni, stopnja dušenja vzmetenja D_r ne sme presegati 50 % povprečne stopnje dušenja (D_m);
 - 2.5 frekvenca vzmetene mase nad pogonsko osjo ali skupino osi pri prostem prehodnem navpičnem nihanju ne sme biti večja od 2,0 Hz.
 - 2.6 Preskusni postopki za merjenje frekvence in dušenja so predpisani v točki 3.
3. **Preskusni postopek**
 - 3.1 *Frekvenca in dušenje*
 - 3.1.1 Prosto nihanje vzmetene mase se dobi z naslednjo enačbo

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

pri čemer je:

„M“ vzmetena masa (kg),

„Z“ pot vzmetene mase v navpični smeri (m),

„C“ koeficient dušenja (N.s/m) in

„K“ navpična togost med cestiščem in vzmeteno maso (N/m).

- 3.1.2 Frekvenca nihanja vzmetene mase „F“ v Hz se dobi z naslednjo enačbo:

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

- 3.1.3 Dušenje je kritično pri $C = C_0$

pri čemer je:

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

Razmerje med dušenjem in kritičnim dušenjem je C/C_0 .

- 3.1.4 Med prostim prehodnim nihanjem vzmetene mase navpično gibanje mase sledi dušeni sinusni krivulji (slika 2). Frekvenca se lahko določi z merjenjem časa nihajnih ciklov, dokler jih je mogoče opazovati. Dušenje se lahko določi z merjenjem višine zaporednih najvišjih točk nihajev v isti smeri.
- 3.1.5 Če sta amplitudi prvega in drugega vrha v ciklu nihanja A_1 in A_2 , se stopnjo dušenja D dobi z naslednjo enačbo:

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

„ln“ pomeni naravni logaritem razmerja amplitud.

3.2 Preskusni postopek

Da se s preskusom lahko določijo stopnja dušenja D_m , stopnja dušenja D_r brez hidravličnih amortizerjev in frekvenca vzmetenja F , je treba obremenjeno vozilo:

- zapeljati z nizko hitrostjo ($5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$) čez 80 mm visoko stopnico, prikazano na sliki 1. Prehodno nihanje, iz analize katerega se ugotovi frekvenca in dušenje, se pojavi, ko so kolesa pogonske osi že prek stopnice;
- povleči navzdol za šasijo tako, da je obremenitev na pogonsko os $1,5$ -kratna vrednost njene največje statične vrednosti. Nato se obremenitev hipoma popusti in nihanje, ki pri tem nastane, se analizira;
- povleči navzgor za šasijo tako, da je vzmetena masa dvignjena za 80 mm nad pogonsko os. Dvignjeno vozilo se hipoma popusti in nihanje, ki pri tem nastane, se analizira;
- izpostaviti drugim ustreznim postopkom, za katere je proizvajalec dokazal tehnični službi, da so enakovredni.

3.3 Preskusna oprema vozila in pogoji obremenitve

- 3.3.1 Vozilo mora biti opremljeno z napravo za beleženje navpične komponente nihanja med pogonsko osjo in šasijo, točno nad pogonsko osjo. Iz poteka krivulje se lahko izmeri časovni interval med prvim in drugim vrhom stiskanja vzmetenja in s tem določi dušenje.

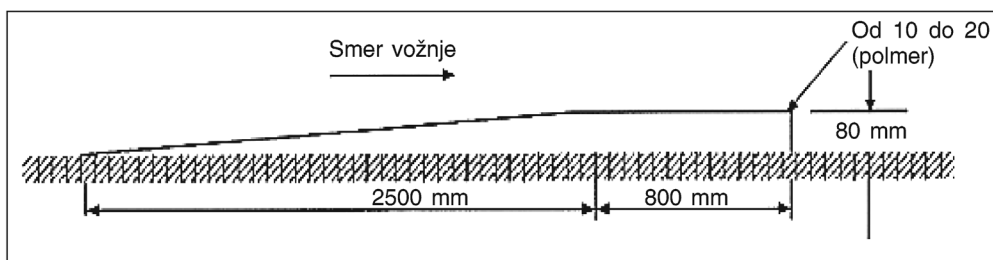
Pri dvojnih pogonskih oseh morata biti napravi za beleženje navpične komponente nihanja pritrjeni med obe pogonski osi in šasijo, vsaka točno nad vsako osjo.

- 3.3.2 Pnevmatike so napolnjene do ustreznega tlaka, ki ga priporoča proizvajalec.

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

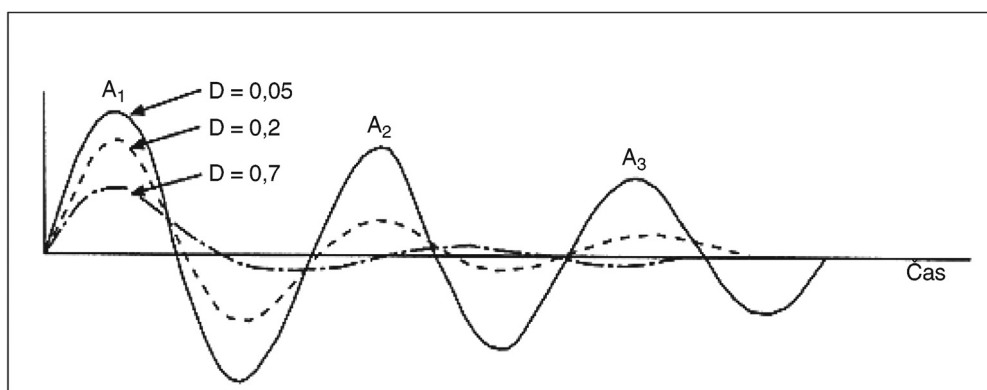
Slika 1

Stopnica za preskušanje vzmetenja



Slika 2

Prehodno dušeno nihanje



PRILOGA IV

TEHNIČNE ZAHTEVE ZA VGRADNJO DVIŽNIH OSI ALI OBREMENLJIVIH OSI V VOZILO

1. Če je vozilo opremljeno z eno ali več dvižnimi osmi ali obremenljivimi osmi, je treba zagotoviti, da v normalnih voznih pogojih niso presežene največje dovoljene mase na posamično os ali skupine osi pri registraciji/med uporabo. Zato se mora dvižna os ali obremenljiva os spustiti na tla ali se obremeniti samodejno vsakič, ko osna obremenitev na najbližje osi v skupini osi ali osna obremenitev na prednji osi vozila doseže vrednost največjih dovoljenih osnih obremenitev pri registraciji/med uporabo.

Ko je dvižna os v dvignjenem položaju, je treba zagotoviti, da je masa na krmiljene osi še naprej zadostna za varno vožnjo vozila v vseh okoliščinah. V ta namen proizvajalec vozila za nedodelana vozila navede najmanjšo maso na krmiljenih oseh.

2. Vsaka naprava za dvig osi in sistemi za njeno upravljanje so zasnovani in vgrajeni tako, da so zaščiteni pred neprimerno rabo ali nepooblaščenimi posegi.
3. Zahteve za speljevanje vozil na spolzki podlagi in za izboljšanje manevrskih sposobnosti vozil
- 3.1 Kot izjema od zahtev iz točke 1 in zaradi lažjega speljevanja motornega vozila ali skupine vozil na spolzki podlagi ter povečanja oprijema pnevmatik na taki podlagi in izboljšanja manevrskih sposobnosti lahko naprava za dvig osi tudi aktivira dvižne osi ali obremenljive osi motornega vozila ali polpriklopnika, da se poveča ali zmanjša masa na pogonsko os motornega vozila, po naslednjih pogojih:
 - (a) masa, ki ustreza obremenitvi na vsako os vozila, sme preseči največjo dovoljeno maso na to os, veljavno v državi članici, za največ 30 %, če ne preseže vrednosti, ki jo za ta posebni namen navaja proizvajalec;
 - (b) masa, ki ustreza preostali obremenitvi na prednje osi, mora ostati nad nič (t. j. vozila z dvižno zadnjo osjo in velikim zadnjim previsom se ne smejo dvigniti);
 - (c) dvižne osi ali obremenljive osi se sme aktivirati le s posebno napravo za upravljanje;
 - (d) ko motorno vozilo spelje in preden preseže hitrost 30 km/h, se morajo osi samodejno spustiti na tla ali se znova obremeniti.

PRILOGA V

DEL A

OPISNI LIST

VZOREC, KI SE UPORABLJA

Opisni list št. ... o ES-homologaciji motornega vozila in njegovega priklopnika glede na mase in mere vozila.

Naslednji podatki se predložijo v trojniku in morajo vsebovati kazalo. Morebitne risbe morajo biti dovolj podrobne in predložene v ustreznem merilu v formatu A4 ali zložene v tem formatu. Morebitne fotografije morajo biti dovolj podrobne.

- 0. SPLOŠNO
- 0.1 Znamka (tovarniško ime proizvajalca):
- 0.2 Tip:
- 0.2.1 Trgovsko ime (po potrebi):
- 0.4 Kategorija vozila (°):
- 0.5 Ime družbe in naslov proizvajalca:
- 0.8 Imena in naslovi proizvodnih tovarn:
- 0.9 Ime in naslov zastopnika proizvajalca (če obstaja):
- 1. SPLOŠNI KONSTRUKCIJSKI PODATKI O VOZILU
- 1.1 Fotografije in/ali risbe vzorčnega vozila:
- 1.2 Merska risba 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:
- 1.3.3 Pogonske osi (število, lega, povezava):
- 1.4 Šasija (če obstaja) (pregledna risba celotne šasije):
- 1.7 Vozniška kabina (trambus ali klasična izvedba z motorjem pod prednjim pokrovom) (°):
- 1.9 Opredeliti, ali je vlečno vozilo namenjeno za vleko polpriklopnikov ali drugih priklopnih vozil in ali je priklopno vozilo polpriklopnik, priklopnik z vrtljivim ojesom, priklopnik s centralno osjo ali priklopnik s togim ojesom:
- 1.10 Opredeliti, ali je vozilo posebej namenjeno za prevoz blaga pri določeni temperaturi:

2. MASE IN MERE ⁽⁶⁾ ⁽⁷⁾
(v kg in mm) (navesti risbo, kjer je primerno)
- 2.1 **Medosne razdalje (polno obremenjeno vozilo)** ⁽⁸¹⁾:
- 2.1.1 Dvoosno vozilo:
- 2.1.2 Vozila s tremi ali več osmi
- 2.1.2.1 Osna razdalja med zaporednimi osmi, ki poteka od prednje do zadnje osi:
- 2.1.2.2 Celotna osna razdalja:
- 2.2 **Sedlo**
- 2.2.1 Za polpriklopnike
- 2.2.1.1 Razdalja med osjo kraljevega čepa in zadnjim delom polpriklopnika:
- 2.2.1.2 Največja razdalja med osjo kraljevega čepa in poljubno točko na prednjem delu polpriklopnika:
- 2.2.1.3 Referenčna medosna razdalja polpriklopnika (kot je določeno v točki 3.2 dela D Priloge I k Uredbi (EU) št. 1230/2012):
- 2.2.2 Za vlačilce polpriklopnikov
- 2.2.2.1 Oddaljenost centra sedla (največja in najmanjša; pri nedodelanem vozilu navesti dovoljene vrednosti) ⁽⁸²⁾:
- 2.3 **Koloteki in širine osi**
- 2.3.1 Kolotek vsake krmiljene osi ⁽⁸⁴⁾:
- 2.3.2 Kolotek vseh drugih osi ⁽⁸⁴⁾:
- 2.4 **Mere vozila (skupne)**
- 2.4.1 Za šasijo brez nadgradnje
- 2.4.1.1 Dolžina ⁽⁸⁵⁾:
- 2.4.1.1.1 Največja dovoljena dolžina:
- 2.4.1.1.2 Najmanjša dovoljena dolžina:
- 2.4.1.1.3 Pri priklopnih vozilih največja dovoljena dolžina vrtljivega ojesa ⁽⁸⁶⁾:
- 2.4.1.2 Širina ⁽⁸⁷⁾:
- 2.4.1.2.1 Največja dovoljena širina:
- 2.4.1.2.2 Najmanjša dovoljena širina:
- 2.4.1.3 Višina ⁽⁸⁸⁾ (pri vzmetenju z nastavljivo višino navesti normalni delovni položaj):
- 2.4.1.4 Sprednji previs ⁽⁸⁹⁾:
- 2.4.1.4.1 Pristopni kot ⁽⁹¹⁰⁾ ⁽⁴⁾: stopinj.
- 2.4.1.5 Zadnji previs ⁽⁹¹¹⁾:
- 2.4.1.5.1 Pristopni kot zadaj ⁽⁹¹²⁾ ⁽⁴⁾: stopinj.
- 2.4.1.5.2 Najmanjši in največji dovoljeni previs v točki spenjanja ⁽⁹¹³⁾:

- 2.4.1.6 Oddaljenost od tal (kot je opredeljeno v točkah 3.1.1 in 3.2.1 Dodatka 1 Priloge II k Direktivi 2007/46/ES)
- 2.4.1.6.1 Med osmi:
- 2.4.1.6.2 Pod prednjimi osmi:
- 2.4.1.6.3 Pod zadnjimi osmi:
- 2.4.1.8 Lega težišča nadgradnje in/ali notranje opreme in/ali opreme in/ali koristne nosilnosti (najmanjša in največja):
- 2.4.2 Za šasijo z nadgradnjo
- 2.4.2.1 Dolžina ^(g5):
- 2.4.2.1.1 Dolžina nakladalne površine:
- 2.4.2.2 Širina ^(g7):
- 2.4.2.2.1 Debelina sten (pri vozilih za prevoz blaga pri določeni temperaturi):
- 2.4.2.3 Višina ^(g8) (pri vzmetenju z nastavljivo višino navesti normalni delovni položaj):
- 2.4.2.4 Sprednji previs ^(g9):
- 2.4.2.4.1 Pristopni kot ^(g10) ⁽⁴⁾: stopinj.
- 2.4.2.5 Zadnji previs ^(g11):
- 2.4.2.5.1 Pristopni kot zadaj ^(g12) ⁽⁴⁾: stopinj.
- 2.4.2.5.2 Najmanjši in največji dovoljeni previs v točki spenjanja ^(g13):
- 2.4.2.6 Oddaljenost od tal (kot je opredeljeno v točkah 3.1.1 in 3.2.1 Dodatka 1 Priloge II k Direktivi 2007/46/ES) ⁽⁴⁾
- 2.4.2.6.1 Med osmi:
- 2.4.2.6.2 Pod prednjimi osmi:
- 2.4.2.6.3 Pod zadnjimi osmi:
- 2.4.2.8 Lega težišča koristne nosilnosti (pri neenakomerni obremenitvi):
- 2.4.3 Za nadgradnjo, homologirano brez šasije (vozila kategorij M₂ in M₃)
- 2.4.3.1 Dolžina ^(g5):
- 2.4.3.2 Širina ^(g7):
- 2.4.3.3 Višina ^(g8) na predvidenih tipih šasije (pri vzmetenju z nastavljivo višino navesti normalni delovni položaj):
- 2.5 **Najmanjša masa na krmiljenih oseh za nedodelana vozila:**
- 2.6 **Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo** ^(h)
- (a) največja in najmanjša za vsako varianto:

- 2.6.1 Porazdelitev te mase na osi in za polpriklopnik, priklopnik s centralno osjo ali priklopnik s togim ojesom masa v točki spenjanja:
- (a) največja in najmanjša za vsako varianto:
- 2.6.2 Masa dodatne opreme (glej opredelitev št. 5 člena 2 Uredbe (EU) št. 1230/2012):
- 2.8 **Največja tehnično dovoljena masa obremenjenega vozila** (1):
- 2.8.1 Porazdelitev te mase na osi in za polpriklopnik, priklopnik s centralno osjo ali priklopnik s togim ojesom obremenitev v točki spenjanja:
- 2.9 **Največja tehnično dovoljena masa na vsako os:**.....
- 2.10 **Največja tehnično dovoljena masa na vsako skupino osi:**.....
- 2.11 **Največja tehnično dovoljena masa vlečenega vozila**
za:
- 2.11.1 Priklopnik z vrtljivim ojesom:
- 2.11.2 Polpriklopnik:
- 2.11.3 Priklopnik s centralno osjo:
- 2.11.4 Priklopnik s togim ojesom:
- 2.11.4.1 Največje dovoljeno razmerje med previsom vlečne sklopke (1) in medosno razdaljo:
- 2.11.4.2 Največja vrednost V: kN.
- 2.11.5 Največja tehnično dovoljena masa skupine vozil:
- 2.11.6 Največja masa nezaviranega priklopnega vozila:
- 2.12 **Največja tehnično dovoljena masa v točki spenjanja:**
- 2.12.1 Vlečenega vozila:
- 2.12.2 Polpriklopnika, priklopnika s centralno osjo ali priklopnika s togim ojesom:
- 2.12.3 Največja dovoljena masa naprave za spenjanje (če je ne dobavi proizvajalec):
- 2.16 **Pri registraciji/med uporabo predvidene dovoljene mase (neobvezno)**
- 2.16.1 Največja dovoljena masa obremenjenega vozila pri registraciji/med uporabo (5):
- 2.16.2 Največja dovoljena masa na vsako os pri registraciji/med uporabo in za polpriklopnik ali priklopnik s centralno osjo, predvidena obremenitev v točki spenjanja po podatkih proizvajalca, če je nižja od največje tehnično dovoljene mase v točki spenjanja (5):
- 2.16.3 Največja dovoljena masa na vsako skupino osi pri registraciji/med uporabo (5):
- 2.16.4 Največja dovoljena masa vlečenega vozila pri registraciji/med uporabo (5):
- 2.16.5 Največja dovoljena masa skupine vozil pri registraciji/med uporabo (5):

3. POGONSKI MOTOR ^(k)
- 3.1 **Proizvajalec motorja:**
- 3.2 **Motor z notranjim zgorevanjem**
- 3.2.1.8 Nazivna moč ⁽ⁿ⁾: kW pri min⁻¹ (po navedbi proizvajalca).....
- Opomba:* V tej uredbi se je dovoljeno sklicevati na motor, ki prikazuje najnižjo moč.
- 3.3 **Elektromotor**
- 3.3.1.1 Največja urna moč: kW
- 3.4 **Motor ali kombinacija motorja**
- 3.4.1 Hibridno električno vozilo: da/ne ^(l)
- 3.4.5.4 Največja moč: kW
4. PRENOS MOČI ^(p)
- 4.1 **Risba prenosa moči ⁽⁴⁾:**
5. OSI
- 5.1 Opis vsake osi:
- 5.2 Znamka:
- 5.3 Vrsta:
- 5.4 Lega dvižnih osi:
- 5.5 Lega obremenljivih osi:
6. OBESITEV KOLES
- 6.1 Risba obesitve koles:
- 6.2 Tip in izvedba obesitve vsake osi ali skupine osi ali kolesa:
- 6.2.3 Zračno vzmetenje pogonskih osi: da/ne ^(l)
- 6.2.3.1 Zračnemu vzmetenju enakovredna obesitev pogonske osi: da/ne ^(l)
- 6.2.3.2 Frekvenca in dušenje nihanja vzmetene mase:
- 6.2.4 Zračno vzmetenje nepogonskih osi: da/ne ^(l)
- 6.2.4.1 Zračnemu vzmetenju enakovredna obesitev nepogonske osi: da/ne ^(l)
- 6.2.4.2 Frekvenca in dušenje nihanja vzmetene mase:
- 6.3 Porazdelitev mase na osi, ki so del skupine osi (po potrebi je treba priskrbeti ustrezne diagrame):
- 6.6 Pnevmatike in platišča
- 6.6.1 Kombinacije pnevmatik in platišč ⁽⁷⁾:
- (a) za pnevmatike navesti
- (i) mere:

- (ii) indeks nosilnosti:
- (iii) simbol hitrostnega razreda:
- 6.6.1.1 Osi
- 6.6.1.1.1 Os 1:
- 6.6.1.1.2 Os 2:
- itd.
9. NADGRADNJA
- 9.1 Vrsta nadgradnje z uporabo kod, opredeljenih v delu C Priloge II:
- 9.10.3 Sedeži
- 9.10.3.1 Število sedežnih mest (⁶):
- 9.10.3.1.1 Lega in namestitvev:
- 9.10.3.5 Koordinate ali risba točke R (⁷)
- 9.10.3.5.1 Vozniški sedež:
- 9.10.3.5.2 Vsa druga sedežna mesta:
- 9.25 Naprave, namenjene zmanjševanju aerodinamičnega upora
- 9.25.1 Risba in opis naprave
11. POVEZAVE MED VLEČNIMI IN PRIKLOPNIMI VOZILI TER POLPRIKLOPNIKI
- 11.1 Razred in tip naprav za spenjanje, ki so že ali ki bodo vgrajene:
- 11.2 Vrednosti D, U, S in V vgrajenih naprav za spenjanje ali najmanjše vrednosti D, U, S in V naprav za spenjanje, ki bodo vgrajene: daN
13. POSEBNE DOLOČBE ZA AVTOBUSE
- 13.1 Razred vozila: razred I/razred II/razred III/razred A/razred B (¹)
- 13.2 Površina za potnike (m²)
- 13.2.1 Skupaj (S₀):
- 13.2.2 Zgornji nivo (S_{0a}) (¹):
- 13.2.3 Spodnji nivo (S_{0b}) (¹):
- 13.2.4 Za stoječe potnike (S₁):
- 13.3 Število potnikov (sedečih in stoječih)
- 13.3.1 Skupaj (N):
- 13.3.2 Zgornji nivo (N_a) (¹):
- 13.3.3 Spodnji nivo (N_b) (¹):
- 13.4 Število sedečih potnikov
- 13.4.1 Skupaj (A):

- 13.4.2 Zgornji nivo (A_a) ⁽¹⁾:
- 13.4.3 Spodnji nivo (A_b) ⁽¹⁾:
- 13.4.4 Število prostorov za invalidske vozičke za vozila kategorij M₂ in M₃:
- 13.7 Prostornina prostora za prtljago (m³):
- 13.12 Risbe z merami, ki prikazujejo notranjo opremo glede sedežnih mest, površine za stojče potnike, uporabnike invalidskih vozičkov, prostora za prtljago, vključno z morebitnimi prtljažniki in prtljažniki za smuči

Pojasnila

- ⁽¹⁾ Neustrezno črtati (so primeri, kjer ni treba ničesar črtati, če pride v poštev več kot en vnos).
- ⁽⁴⁾ Samo za opredelitev terenskih vozil.
- ⁽⁵⁾ Opredeliti tako, da je jasna dejanska vrednost za vsako tehnično sestavo tipa vozila.
- ⁽⁷⁾ Navesti dodatno opremo, ki vpliva na mere vozila.
- ^(b) Če oznake za identifikacijo tipa vsebujejo znake, ki niso bistveni za opis vozila, sestavnih delov ali samostojnih tehničnih enot, vsebovanih v tem opisnem listu, je treba te znake nadomestiti s simbolom „?“ (npr. ABC??123??).
- ^(c) Klasifikacija v skladu z opredelitvami iz dela A Priloge II.
- ^(e) „Trambus izvedba“, kot je opredeljena v točki 2.7. Priloge I k Direktivi Sveta 74/297/EGS ⁽¹⁾.
⁽¹⁾ UL L 165, 20.6.1974, str. 16.
- ^(f) Kjer obstaja izvedenka z navadno kabino in izvedenka s spalno kabino, morata biti podana oba sklopa podatkov o masah in merah.
- ^(g) Standard ISO 612: 1978 – Cestna vozila – Mere motornih in vlečenih vozil – Pogoji in opredelitve.
- ^(g¹) — Opredelitev št. 6.4.
- ^(g²) — Opredelitev št. 6.19.2.
- ^(g³) — Opredelitev št. 6.20.
- ^(g⁴) — Opredelitev št. 6.5.
- ^(g⁵) — Opredelitev št. 6.1 in za vozila, razen vozil kategorije M₁.
 Pri priklopnih vozilih je treba dolžino določiti tako, kot je navedeno v opredelitvi št. 6.1.2. standarda ISO 612: 1978.
- ^(g⁶) — Opredelitev št. 6.17.
- ^(g⁷) — Opredelitev št. 6.2 in za vozila, razen vozil kategorije M₁.
- ^(g⁸) — Opredelitev št. 6.3 in za vozila, razen vozil kategorije M₁.
- ^(g⁹) — Opredelitev št. 6.6.
- ^(g¹⁰) — Opredelitev št. 6.10.
- ^(g¹¹) — Opredelitev št. 6.7.
- ^(g¹²) — Opredelitev št. 6.11.
- ^(g¹³) — Opredelitev št. 6.18.1.
- ^(g¹⁴) — Opredelitev št. 6.9.
- ^(h) Masa voznika je ocenjena na 75 kg.
 Sistemi, ki vsebujejo tekočino (razen tistih za odpadno vodo), so napolnjeni na 100 % zmogljivosti, ki jo navaja proizvajalec. Podatkov iz točke 2.6(a) in točke 2.6.1(a) ni treba priskrbeti za vozila kategorij N₂, N₃, M₂, M₃, O₃ in O₄.
- ⁽ⁱ⁾ Za priklopnike ali polpriklopnike in za vozila, povezana s priklopnikom ali polpriklopnikom, ki na napravo za spenjanje ali na sedlo delujejo z znatno navpično silo, mora biti ta sila, deljena z standardnim gravitacijskim pospeškom, vključena v največjo tehnično dovoljeno maso.
- ^(j) „Previs vlečne sklopke“ je vodoravna razdalja med vlečno sklopko za priklopno vozilo s centralno osjo in središčnico zadnje(-ih) osi.
- ^(k) Pri vozilih, ki lahko delujejo bodisi na bencin, dizelsko gorivo itd. ali tudi v kombinaciji z drugim gorivom, je treba podatke ponoviti. V primeru nekonvencionalnih motorjev in sistemov proizvajalec zagotovi podatke, ki ustrezajo tukaj navedenim.
- ^(l) Vrednost mora biti zaokrožena na najbližjo desetinko milimetra.
- ^(m) Določeno na podlagi zahtev Direktive Sveta 80/1269/EGS ⁽¹⁾.
⁽¹⁾ UL L 375, 31.12.1980, str. 46.
- ⁽ⁿ⁾ Določeno na podlagi zahtev Direktive Sveta 80/1268/EGS ⁽¹⁾.
⁽¹⁾ OJ L 375, 31.12.1980, p. 36.
- ^(p) Zahtevane podrobnosti morajo biti podane za vsako od predvidenih variant.
- ^(q) Za pnevmatike razreda Z, namenjene za vgradnjo na vozila, katerih največja hitrost presega 300 km/h, navesti enakovredne podatke.
- ^(r) Število sedežnih mest, ki ga je treba navesti, velja za premikajoče se vozilo. V primeru modularne razporeditve se lahko določi območje.
- ^(s) „Točka R“ ali „referenčna točka sedeža“ pomeni točko, ki jo določi proizvajalec vozila za vsako sedežno mesto glede na tridimenzionalni referenčni sistem, opisan v Prilogi III k Direktivi 77/649/EGS ⁽¹⁾.
⁽¹⁾ UL L 267, 19.10.1977, str. 1.

DEL B

Certifikat o ES-homologaciji

VZOREC

Format: A4 (210 × 297 mm)

CERTIFIKAT O ES-HOMOLOGACIJI

Žig homologacijskega organa

Sporočilo o:

- | | | |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> — ES-homologaciji⁽¹⁾ — razširitvi ES-homologacije ⁽¹⁾ — zavrnitvi ES-homologacije ⁽¹⁾ — preklicu ES-homologacije ⁽¹⁾ | } | tipa vozila glede na njegove mase in mere |
|---|---|---|

v skladu z Uredbo (EU) št. .../...,

Številka ES-homologacije:

Razlog za razširitev:

ODDELEK I

- 0.1 Znamka (tovarniško ime proizvajalca):
- 0.2 Tip:
 - 0.2.1 Trgovsko ime (po potrebi):
- 0.4 Kategorija vozila ⁽²⁾:
- 0.5 Ime družbe in naslov proizvajalca:
- 0.8 Imena in naslovi proizvodnih tovarn:
- 0.9 Ime in naslov zastopnika proizvajalca (če obstaja):

ODDELEK II

- 1. Dodatni podatki (po potrebi): glej Dopolnilo
- 2. Tehnična služba, odgovorna za opravljanje preskusov:
- 3. Datum poročila o preskusu:
- 4. Številka poročila o preskusu:
- 5. Morebitne pripombe:
- 6. Kraj:
- 7. Datum:
- 8. Podpis:

Priloženi dokumenti: (1) Opisna dokumentacija (na vseh straneh mora biti žig homologacijskega organa).

(2) Poročilo o preskusu.

(3) Za vozila, opremljena z vzmetenjem, ki je priznано kot enakovredno zračnemu vzmetenju, poročilo o preskusu in tehnični opis vzmetenja.

Dopolnilo

k certifikatu o ES-homologaciji št.

Opombe

1. Vozilo je bilo homologirano v skladu s členom 6(1) te uredbe (t. j. zunanje mere vozila presegajo največje mere, navedene v delih A, B, C ali D Priloge I): da/ne ⁽¹⁾
2. Vozilo je opremljeno z zračnim vzmetenjem: da/ne ⁽¹⁾
3. Vozilo je opremljeno z vzmetenjem, ki je priznано kot enakovredno zračnemu vzmetenju: da/ne ⁽¹⁾
4. Vozilo izpolnjuje zahteve za terensko vozilo: da/ne ⁽¹⁾

Legenda:

⁽¹⁾ Neustrezno črtati.

⁽²⁾ Kot je določena v oddelku A Priloge II.

PRILOGA VI

Spremembe Prilog I, III, IX in XVI k Direktivi 2007/46/ES

Direktiva 2007/46/ES se spremeni:

1. Priloga I se spremeni:

- (a) točka 0.5 se nadomesti z naslednjim:
 „0.5 Ime družbe in naslov proizvajalca:“;
- (b) točka 1.9 se nadomesti z naslednjim:
 „1.9 Opredeliti, ali je vlečno vozilo namenjeno za vleko polpriklopnikov ali drugih priklopnih vozil in ali je priklopno vozilo polpriklopnik, priklopnik z vrtljivim ojesom, priklopnik s centralno osjo ali priklopnik s togim ojesom:“;
- (c) doda se naslednja točka 1.10:
 „1.10 Opredeliti, ali je vozilo posebej namenjeno za prevoz blaga pri določeni temperaturi:“;
- (d) točka 2 se nadomesti z naslednjim:
 „2. MASE IN MERE ^(f) ^(g) ⁽⁷⁾
 (v kg in mm) (navesti risbo, kjer je primerno)“;
- (e) točke 2.1.1.1, 2.1.1.1.1 in 2.1.1.1.2 se nadomestijo z naslednjim:
 „2.1.2 Vozila s tremi ali več osmi
 2.1.2.1 Osna razdalja med zaporednimi osmi, ki poteka od prednje do zadnje osi:
 2.1.2.2 Celotna osna razdalja:“;
- (f) točki 2.5 in 2.5.1 se nadomestita z naslednjim:
 „2.5 **Najmanjša masa na krmiljeni(-h) osi(-eh) za nedodelana vozila:**
“;
- (g) točki 2.6 in 2.6.1 se nadomestita z naslednjim:
 „2.6 **Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo** ^(h)
 (a) največja in najmanjša za vsako varianto:
 (b) masa vsake izvedenke (priskrbeti je treba matriko):
 2.6.1 Porazdelitev te mase na osi in za polpriklopnik, priklopnik s centralno osjo ali priklopnik s togim ojesom mase v točki spenjanja:
 (a) največja in najmanjša za vsako varianto:
 (b) masa vsake izvedenke (priskrbeti je treba matriko):“;
- (h) vstavi se točka 2.6.2:
 „2.6.2 Masa dodatne opreme (glej opredelitev v točki 5 člena 2 Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 (*)):“
- (*) UL L 353, 21.12.2012, str. 31.“
- (i) točka 2.10 se nadomesti z naslednjim:
 „2.10 **Največja tehnično dovoljena masa na vsako skupino osi:**“;
- (j) točka 2.11 se nadomesti z naslednjim:
 „2.11 **Največja tehnično dovoljena masa vlečenega vozila**
 za:“;
- (k) točka 2.11.4 se nadomesti z naslednjim:
 „2.11.4 Priklopnik s togim ojesom:“;

- (l) točka 2.11.5 se nadomesti z naslednjim:
- „2.11.5 Največja tehnično dovoljena masa skupine vozil ⁽³⁾:“;
- (m) točke 2.12, 2.12.1 in 2.12.2 se nadomestijo z naslednjim:
- „2.12 **Največja tehnično dovoljena masa v točki spenjanja:**
- 2.12.1 vlečnega vozila:“;
- 2.12.2 polpriklopnika, priklopnika s centralno osjo ali priklopnika s togim ojesom:“;
- (n) točke 2.16 do 2.16.5 se nadomestijo z naslednjim:
- „2.16 **Največje dovoljene mase pri registraciji/med uporabo (neobvezno)**
- 2.16.1 Največja dovoljena masa obremenjenega vozila pri registraciji/med uporabo:“;
- 2.16.2 Največja dovoljena masa na vsako os pri registraciji/med uporabo in za polpriklopnik ali priklopnik s centralno osjo, predvidena obremenitev v točki spenjanja po podatkih proizvajalca, če je nižja od največje tehnično dovoljene mase v točki spenjanja:“;
- 2.16.3 Največja dovoljena masa na vsako skupino osi pri registraciji/med uporabo:“;
- 2.16.4 Največja dovoljena masa vlečenega vozila pri registraciji/med uporabo:“;
- 2.16.5 Največja dovoljena masa skupine vozil pri registraciji/med uporabo:“;
- (o) doda se naslednja točka 13.12:
- „13.12 Risbe z merami, ki prikazujejo notranjo opremo glede sedežnih mest, površine za stoječe potnike, uporabnike invalidskih vozičkov, prostora za prtljago, vključno z morebitnimi prtljažniki in prtljažniki za smučiči“;
- (p) pojasnila se spremenijo:
- (i) vstavi se opomba ⁽⁷⁾:
- „⁽⁷⁾ Navesti dodatno opremo, ki vpliva na mere vozila.“;
- (ii) opomba ^(h) se nadomesti z naslednjim:
- „^(h) Masa voznika je ocenjena na 75 kg.
- Sistemi, ki vsebujejo tekočino (razen tistih za odpadno vodo, ki morajo ostati prazni), so napolnjeni na 100 % zmogljivosti, ki jo navaja proizvajalec.
- Podatkov iz točk 2.6 (b) in 2.6.1(b) ni treba priskrbeti za vozila kategorij N₂, N₃, M₂, M₃, O₃, and O₄.“;
2. del I Priloge III se spremeni:
- (a) oddelek A se spremeni:
- (i) točka 0.5 se nadomesti z naslednjim:
- „0.5 Ime družbe in naslov proizvajalca“;
- (ii) dodata se naslednji točki 1.9 in 1.10:
- „1.9 Opredeliti, ali je vlečno vozilo namenjeno za vleko polpriklopnikov ali drugih priklopnih vozil in ali je priklopno vozilo polpriklopnik, priklopnik z vrtljivim ojesom, priklopnik s centralno osjo ali priklopnik s togim ojesom:“;
- 1.10 Opredeliti, ali je vozilo posebej namenjeno za prevoz blaga pri določeni temperaturi:“;
- (iii) točka 2 se nadomesti z naslednjim:
- „2. MASE IN MERE ^(f) ^(g) ⁽⁷⁾
- (v kg in mm) (navesti risbo, kjer je primerno)“;
- (iv) vstavi se naslednja točka 2.5:
- „2.5 **Najmanjša masa na krmiljenih oseh za nedodelana vozila:**“;

(v) točki 2.6 in 2.6.1 se nadomestita z naslednjim:

„2.6 **Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo** ^(h)

(a) največja in najmanjša za vsako varianto:

(b) masa vsake izvedenke (priskrbeti je treba matriko):

2.6.1 Porazdelitev te mase na osi in za polpriklopnik, priklopnik s centralno osjo ali priklopnik s togim ojesom mase v točki spenjanja:

(a) največja in najmanjša za vsako varianto:

(b) masa vsake izvedenke (priskrbeti je treba matriko):“;

(vi) vstavi se naslednja točka 2.6.2:

„2.6.2 Masa dodatne opreme (kot je opredeljena v točki 5 člena 2 Uredbe (EU) št. 1230/2012):“;

(vii) točka 2.10 se nadomesti z naslednjim:

„2.10 **Največja tehnično dovoljena masa na vsako skupino osi:**“;

(viii) točka 2.11 se nadomesti z naslednjim:

„2.11 **Največja tehnično dovoljena masa vlečnega vozila**

za:“;

(ix) točka 2.11.4 se nadomesti z naslednjim:

„2.11.4 Priklopnik s togim ojesom:“;

(x) točka 2.11.5 se nadomesti z naslednjim:

„2.11.5 Največja tehnično dovoljena masa skupine vozil ⁽³⁾“;

(xi) točke 2.12, 2.12.1 in 2.12.2 se nadomestijo z naslednjim:

„2.12 **Največja tehnično dovoljena masa v točki spenjanja:**

2.12.1 vlečnega vozila:

2.12.2 polpriklopnika, priklopnika s centralno osjo ali priklopnika s togim ojesom:“;

(xii) točke 2.16 do 2.16.5 se nadomestijo z naslednjim:

„2.16 **Največje dovoljene mase pri registraciji/med uporabo (neobvezno)**

2.16.1 Največja dovoljena masa obremenjenega vozila pri registraciji/med uporabo:

2.16.2 Največja dovoljena masa na vsako os pri registraciji/med uporabo in za polpriklopnik ali priklopnik s centralno osjo, predvidena obremenitev v točki spenjanja po podatkih proizvajalca, če je nižja od največje tehnično dovoljene mase v točki spenjanja:

2.16.3 Največja dovoljena masa na vsako skupino osi pri registraciji/med uporabo:

2.16.4 Največja dovoljena masa vlečnega vozila pri registraciji/med uporabo:

2.16.5 Največja dovoljena masa skupine vozil pri registraciji/med uporabo:“;

(b) oddelek B se spremeni:

(i) točka 0.5 se nadomesti z naslednjim:

„0.5 Ime družbe in naslov proizvajalca“;

(ii) dodata se naslednji točki 1.9 in 1.10:

„1.9 Opredeliti, ali je vlečno vozilo namenjeno za vleko polpriklopnikov ali drugih priklopnih vozil in ali je priklopno vozilo polpriklopnik, priklopnik z vrtljivim ojesom, priklopnik s centralno osjo ali priklopnik s togim ojesom:

1.10 Opredeliti, ali je vozilo posebej namenjeno za prevoz blaga pri določeni temperaturi“;

(iii) točka 2 se nadomesti z naslednjim:

„2. MASE IN MERE ^(f) ^(g) ⁽⁷⁾

(v kg in mm) (navesti risbo, kjer je primerno)“;

(iv) točki 2.6 in 2.6.1 se nadomestita z naslednjim:

- „2.6 **Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo** ^(h)
- (a) največja in najmanjša za vsako varianto:
- (b) masa vsake izvedenke (priskrbeti je treba matriko):
- 2.6.1 Porazdelitev te mase na osi in za polpriklopnik, priklopnik s centralno osjo ali priklopnik s togim ojesom mase v točki spenjanja:
- (a) največja in najmanjša za vsako varianto:
- (b) masa vsake izvedenke (priskrbeti je treba matriko):“;

(v) vstavi se naslednja točka 2.6.2:

„2.6.2 Masa dodatne opreme (kot je opredeljena v točki 5 člena 2 Uredbe (EU) št. 1230/2012):“;

(vi) točka 2.10 se nadomesti z naslednjim:

„2.10 **Največja tehnično dovoljena masa na vsako skupino osi**“;

(vii) točki 2.12 in 2.12.2 se nadomestita z naslednjim:

- „2.12 **Največja tehnično dovoljena masa v točki spenjanja:**
- 2.12.2 polpriklopnika, priklopnika s centralno osjo ali priklopnika s togim ojesom:“;

(viii) točke 2.16 do 2.16.3 se nadomestijo z naslednjim:

- „2.16 **Največje dovoljene mase pri registraciji/med uporabo (neobvezno)**
- 2.16.1 Največja dovoljena masa obremenjenega vozila pri registraciji/med uporabo:
- 2.16.2 Največja dovoljena masa na vsako os pri registraciji/med uporabo in za polpriklopnik ali priklopnik s centralno osjo, predvidena obremenitev v točki spenjanja po podatkih proizvajalca, če je nižja od največje tehnično dovoljene mase v točki spenjanja“;
- 2.16.3 Največja dovoljena masa na vsako skupino osi pri registraciji/med uporabo:“;

(ix) točka 2.16.5 se črta;

3. Priloga IX se spremeni:

- (a) v „Vzorec A1 - Stran 1 – Dokončana vozila – ES certifikat o skladnosti“ se vnos 0.5 nadomesti z naslednjim:
- „0.5 Ime družbe in naslov proizvajalca“;
- (b) v „Vzorec A2 - Stran 1 – Dokončana vozila, homologirana v majhnih serijah - [Leto] – [Zaporedna številka] - ES certifikat o skladnosti“ se vnos 0.5 nadomesti z naslednjim:
- „0.5 Ime družbe in naslov proizvajalca“;
- (c) v „Vzorec B - Stran 1 – Dodelana vozila – ES certifikat o skladnosti“ se vnos 0.5 nadomesti z naslednjim:
- „0.5 Ime družbe in naslov proizvajalca“;
- (d) v „Vzorec C1 - Stran 1 – Nedodelana vozila – ES certifikat o skladnosti“ se vnos 0.5 nadomesti z naslednjim:
- „0.5 Ime družbe in naslov proizvajalca“;
- (e) v „Vzorec C2 - Stran 1 – Nedodelana vozila, homologirana v majhnih serijah - [Leto] – [Zaporedna številka] - ES certifikat o skladnosti“ se vnos 0.5 nadomesti z naslednjim:
- „0.5 Ime družbe in naslov proizvajalca“;

- (f) v „Stran 2 – Kategorija vozil M₁ (dokončana in dodelana vozila)“ se vnos 13 nadomesti z naslednjim:
„13. Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo:kg“;
- (g) v „Stran 2 – Kategorija vozil M₁ (dokončana in dodelana vozila)“ se vstavi vnos 13.2 vzorca certifikata o skladnosti:
„13.2 Dejanska masa vozila:kg“;
- (h) v „Stran 2 – Kategorija vozil M₂ (dokončana in dodelana vozila)“ se vnos 13 nadomesti z naslednjim:
„13. Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo:kg“;
- (i) v „Stran 2 – Kategorija vozil M₂ (dokončana in dodelana vozila)“ se vstavi vnos 13.2:
„13.2 Dejanska masa vozila:kg“;
- (j) v „Stran 2 – Kategorija vozil M₃ (dokončana in dodelana vozila)“ se vnos 13 nadomesti z naslednjim:
„13. Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo:kg“;
- (k) v „Stran 2 – Kategorija vozil M₃ (dokončana in dodelana vozila)“ se vstavi vnos 13.2:
„13.2 Dejanska masa vozila:kg“;
- (l) v „Stran 2 – Kategorija vozil N₁ (dokončana in dodelana vozila)“ se vnos 13 nadomesti z naslednjim:
„13. Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo:kg“;
- (m) v „Stran 2 – Kategorija vozil N₁ (dokončana in dodelana vozila)“ se vnos 13.2 nadomesti z naslednjim:
„13.2 Dejanska masa vozila:kg“;
- (n) v „Stran 2 – Kategorija vozil N₂ (dokončana in dodelana vozila)“ se vnos 13 nadomesti z naslednjim:
„13. Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo:kg“;
- (o) v „Stran 2 – Kategorija vozil N₂ (dokončana in dodelana vozila)“ se vstavi vnos 13.2:
„13.2 Dejanska masa vozila:kg“;
- (p) v „Stran 2 – Kategorija vozil N₃ (dokončana in dodelana vozila)“ se vnos 13 nadomesti z naslednjim:
„13. Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo:kg“;
- (q) v „Stran 2 – Kategorija vozil N₃ (dokončana in dodelana vozila)“ se vstavi vnos 13.2:
„13.2 Dejanska masa vozila:kg“;
- (r) v „Stran 2 – Kategorija vozil O₁ in O₂ (dokončana in dodelana vozila)“ se vnos 13 nadomesti z naslednjim:
„13. Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo:kg“;
- (s) v „Stran 2 – Kategorija vozil O₁ in O₂ (dokončana in dodelana vozila)“ se vstavi vnos 13.2:
„13.2 Dejanska masa vozila:kg“;
- (t) v „Stran 2 – Kategorija vozil O₃ in O₄ (dokončana in dodelana vozila)“ se vnos 13 nadomesti z naslednjim:
„13. Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo:kg“;
- (u) v „Stran 2 – Kategorija vozil M₁ (nedodelana vozila)“ se vstavi vnos 13.2:
„13.2 Dejanska masa vozila:kg“;

(v) v „Stran 2 – Kategorija vozil M₁ (nedodelana vozila)“ se vnos 14 nadomesti z naslednjim:

„14. Dejanska masa vozila:kg“;

(w) v „Stran 2 – Kategorija vozil M₂ (nedodelana vozila)“ se vnos 14 nadomesti z naslednjim:

„14. Dejanska masa vozila:kg“;

(x) v „Stran 2 – Kategorija vozil M₃ (nedokončana vozila)“ se vnos 14 nadomesti z naslednjim:

„14. Dejanska masa vozila:kg“;

(y) v „Stran 2 – Kategorija vozil N₁ (nedodelana vozila)“ se vstavi vnos 13:

„13. Masa v stanju, pripravljenem za vožnjo:kg“;

(z) v „Stran 2 – Kategorija vozil N₁ (nedodelana vozila)“ se vnos 14 nadomesti z naslednjim:

„14. Dejanska masa vozila:kg“;

(aa) v „Stran 2 – Kategorija vozil N₂ (nedodelana vozila)“ se vnos 14 nadomesti z naslednjim:

„14. Dejanska masa vozila:kg“;

(ab) v „Stran 2 – Kategorija vozil N₃ (nedodelana vozila)“ se vnos 14 nadomesti z naslednjim:

„14. Dejanska masa vozila:kg“;

(ac) v „Stran 2 – Kategoriji vozil O₁ in O₂ (nedodelana vozila)“ se vnos 14 nadomesti z naslednjim:

„14. Dejanska masa vozila:kg“;

(ad) v „Stran 2 – Kategoriji vozil O₃ in O₄ (nedodelana vozila)“ se vnos 14 nadomesti z naslednjim:

„14. Dejanska masa vozila:kg“;

(ae) v pojasnilih v zvezi s Prilogo IX se opomba ^(f) črta;

4. Priloga XVI se spremeni:

(a) na seznam regulativnih aktov se vključi vnos 44:

„44. Uredba (EU) št. 1230/2012“;

(b) v Dodatek 2 se vstavi naslednji vnos 44:

	Sklic na regulativni akt	Priloga in odstavek	Posebni pogoji
„44.“	Uredba (EU) št. 1230/2012	Oddelka 7 in 8 dela B Priloge I	(a) Preveriti izpolnjevanje zahtev glede manevrskih sposobnosti, vključno z manevrskimi sposobnostmi vozil, opremljenih z dviznimi osmi ali z obremenljivimi osmi.
		Oddelka 6 in 7 dela C Priloge I	(b) Merjenje največjega obrata proti zadnjemu delu.“

PRILOGA VII

„PRILOGA XII

OMEJITVE ŠTEVILA VOZIL ZA MAJHNE SERIJE IN ZA ZAKLJUČEK SERIJE

A. OMEJITVE ŠTEVILA VOZIL ZA MAJHNE SERIJE

1. Število enot posameznega tipa vozil, ki se registrira, prodaja ali začne uporabljati v Evropski uniji v enem letu v skladu s členom 22, ne sme presegati spodaj navedenih števil za zadevno kategorijo vozil:

Kategorija	Enote
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. Število enot posameznega tipa vozil, ki se registrira, prodaja ali začne uporabljati v posamezni državi članici v enem letu v skladu s členom 23, določa zadevna država članica, vendar ne presega spodaj navedenih števil za zadevno kategorijo vozil:

Kategorija	Enote
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. Število enot posameznega tipa vozil, ki se registrira, prodaja ali začne uporabljati v posamezni državi članici v enem letu za namene člena 6(2) Uredbe (EU) št. 1230/2012, določa vsaka država članica, vendar ne presega spodaj navedenih števil za zadevno kategorijo vozil:

Kategorija	Enote
M ₂ , M ₃	1 000
N ₂ , N ₃	1 200
O ₃ , O ₄	2 000

B. OMEJITVE ZA ZAKLJUČEK SERIJE

Največje število dokončanih in dodelanih vozil, ki se začnejo uporabljati v vsaki državi članici po postopku „zaključek serije“, omeji država članica na enega od naslednjih načinov:

1. Največje število vozil enega ali več tipov ne sme presegati 10 % pri kategoriji M₁ oziroma 30 % pri vseh drugih kategorijah vozil vseh zadevnih tipov, danih v uporabo v tej državi članici v preteklem letu.

Če 10 % oziroma 30 % znaša manj kot 100 vozil, lahko država članica dovoli začetek uporabe za največ 100 vozil.

2. Vozila katerega koli tipa je treba omejiti na tista, za katera je bil izdan veljaven certifikat o skladnosti na dan izdelave ali po njem in ki je bil veljaven vsaj tri mesece po datumu izdaje, vendar je pozneje postal neveljaven zaradi začetka veljavnosti nekega regulativnega akta.“
-