31995L0048

DIRECTIVA 95/48/CE A COMISIEI
din 20 septembrie 1995
de adaptare la progresul tehnic a Directivei 92/21/CEE a Consiliului privind masele și dimensiunile autovehiculelor din categoria M_1

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Directiva 70/156/CEE a Consiliului din 6 februarie 1970 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a remorcilor acestora [1], astfel cum a fost modificată prin Directiva 93/81/CEE a Comisiei [2] și, în special, articolul 13 alineatul (2) al celei dintâi,

având în vedere Directiva 92/21/CEE a Consiliului din 31 martie 1992 privind apropierea legislațiilor statelor membre referitoare la masele și dimensiunile autovehiculelor din categoria M_1 [3] și, în special, articolul 3 al acesteia,

întrucât Directiva 92/21/CEE este una dintre directivele speciale ale procedurii de omologare CEE de tip care a fost instituită de Directiva 70/156/CEE; întrucât, în consecință, dispozițiile prevăzute în Directiva 70/156/CEE referitoare la sistemele, componentele și unitățile tehnice separate ale vehiculelor se aplică prezentei directive;

întrucât se face trimitere la Directiva 77/649/CEE [4] a Consiliului, astfel cum a fost modificată prin Directiva 90/630/CEE a Comisiei [5], care cuprinde procedura de determinare a unui punct de referință pentru locurile pe scaun din autovehicule și, în consecință, nu este necesar ca aceasta să fie repetată în prezenta directivă; întrucât se face trimitere, de asemenea, la Directiva 92/23/CEE a Consiliului [6];

întrucât, ținând seama de experiența câștigată până acum cu aplicarea practică a Directivei 92/21/CEE, este necesar să se specifice mai precis anumite dispoziții cuprinse în aceasta pentru a asigura o interpretare uniformă în toate statele membre;

întrucât va fi necesar în viitor să se stabilească condiții de sarcină speciale pentru scaune care nu sunt proiectate sau nu sunt capabile să suporte pasageri adulți; întrucât, totuși, definiția acestor scaune și specificarea condițiilor de sarcină trebuie să fie examinate în continuare; întrucât, în consecință, modificările corespunzătoare sunt amânate pentru o dată ulterioară;

întrucât măsurile prevăzute în prezenta directivă sunt conforme cu avizul Comitetului pentru adaptarea la progresul tehnic instituit prin Directiva 70/156/CEE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

(1) La articolul 1 din Directiva 92/21/CEE, „anexa I la Directiva 70/156/CEE" se înlocuiește cu „anexa II A la Directiva 70/156/CEE".

(2) Anexele la Directiva 92/21/CEE se înlocuiesc cu anexele la prezenta directivă, iar între articole și anexa I se introduce o listă de anexe.

Articolul 2

(1) Începând cu 1 ianuarie 1996, din motive legate de mase și dimensiuni, statele membre:

— nu pot să refuze, pentru un tip de autovehicul din categoria M_1, acordarea omologării CEE de tip sau a omologării naționale de tip;

— nu pot să interzică înmatricularea, vânzarea sau introducerea în circulație a unor asemenea vehicule

dacă vehiculele respectă specificațiile Directivei 92/21/CEE, astfel cum a fost modificată prin prezenta directivă.

(2) Începând cu 1 ianuarie 1997, statele membre:

— nu mai acordă omologare CEE de tip;

— pot să refuze acordarea omologării naționale

pentru un tip de vehicul din categoria M_1 din motive legate de masele și dimensiunile sale, dacă nu sunt îndeplinite cerințele Directivei 92/21/CEE, astfel cum a fost modificată de prezenta directivă.

Articolul 3

(1) Statele membre pun în aplicare actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 1 ianuarie 1996. Statele membre informează de îndată Comisia cu privire la aceasta.

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

[1] JO L 42, 23.2.1970, p. 1.
[2] JO L 264, 23.10.1993, p. 49.
[3] JO L 129, 14.5.1992, p. 1.
[4] JO L 267, 19.10.1977, p. 1.
[5] JO L 341, 6.12.1990, p. 20.
[6] JO L 129, 14.5.1992, p. 95.

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

Articolul 4

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

Articolul 5

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 20 septembrie 1995.

Pentru Comisie

Martin BANGEMANN

Membru al Comisiei

LISTĂ DE ANEXE

Anexa I: Dispoziții administrative pentru omologarea de tip
Apendicele 1: Fișă de informații
Apendicele 2: Certificatul de omologare de tip

Anexa II: Domeniul de aplicare, definiții, cerințe
Apendice: Metodă de verificare a maselor autovehiculelor din categoria M_1

ANEXA I

DISPOZIȚII ADMINISTRATIVE PENTRU OMOLOGAREA DE TIP

1. **Cererea de omologare CEE a unui tip de vehicul**

1.1. Cererea de omologare CEE de tip, în conformitate cu articolul 3 alineatul (4) din Directiva 70/156/CEE, a unui tip de vehicul din categoria M_1 referitoare la masele și dimensiunile sale trebuie prezentată de constructor.

1.2. În apendicele 1 este prezentat un model al fișei de informații.

1.3. Serviciului tehnic răspunzător de desfășurarea testelor de omologare trebuie să i se prezinte:

1.3.1. un vehicul reprezentativ pentru tipul ce urmează a fi omologat.

2. **Acordarea omologării CEE unui tip de vehicul**

2.1. Dacă sunt îndeplinite cerințele relevante, este acordată omologarea CEE de tip în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Directiva 70/156/CEE.

2.2. Un model de certificat de omologare CEE de tip este prezentat în apendicele 2.

2.3. Fiecărui tip de vehicul omologat i se alocă un număr de omologare în conformitate cu anexa VII la Directiva 70/156/CEE. Un stat membru nu alocă același număr altui tip de vehicul.

3. **Modificări ale tipului și modificări ale omologărilor**

3.1. În cazul unor modificări ale tipului omologat în conformitate cu prezenta directivă, se aplică dispozițiile articolului 5 din Directiva 70/156/CEE.

4. **Conformitatea producției**

4.1. De regulă, sunt luate măsuri pentru asigurarea conformității producției, în conformitate cu dispozițiile prevăzute în articolul 10 din Directiva 70/156/CEE.

Apendicele 1

FIŞA DE INFORMAŢII ([1]) nr. .....

în conformitate cu anexa I la Directiva 70/156/CEE a Consiliului privind omologarea CEE de tip a unui vehicul în ceea ce priveşte masele şi dimensiunile (Directiva 92/21/CEE, astfel cum a fost modificată de Directiva 95/48/CE)

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

Dacă sistemele, componentele sau unităţile tehnice separate au elemente de control electronice, trebuie transmise informaţii privind performanţele acestora.

0. **Informaţii generale**

0.1. Marcă (numele comercial al constructorului): .....

0.2. Tipul şi denumirea sau denumirile comerciale generale: .....

0.3. Modul de identificare a tipului, dacă este marcat pe vehicul ([b]): .....

0.3.1. Amplasarea marcajului: .....

0.4. Categoria vehiculului ([c]): .....

0.5. Denumirea şi adresa constructorului: .....

0.6. Amplasarea plăcuţelor şi inscripţionărilor regulamentare şi metoda de aplicare

0.6.1. Pe şasiu: .....

0.6.2. Pe caroserie: .....

0.8. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....

1. **Caracteristici generale de construcţie ale vehiculului**

1.1. Fotografii şi/sau desene ale unui vehicul reprezentativ: .....

1.2. Desen la scară al întregului vehicul: .....

1.3. Număr de axe şi roţi: .....

1.3.2. Numărul şi poziţia punţilor directoare: .....

1.3.3. Punţi motoare (număr, poziţie, interconexiune): .....

1.6. Poziţia şi dispunerea motorului: .....

2. **Mase şi dimensiuni ([e]) (în kg şi mm)**
(A se face trimitere la desen, dacă este cazul)

2.1. Distanţa (distanţele) dintre axe (complet încărcat) ([f]): .....

2.3. Ecartamentul (ecartamentele) şi lăţimea (lăţimile) punţilor

2.3.1. Ecartamentul fiecărei punţi directoare ([j]): .....

2.3.2. Ecartamentul tuturor celorlalte punţi ([j]): .....

2.4. Intervalul dimensiunilor vehiculului (în ansamblu)

2.4.1. Pentru şasiu fără caroserie

2.4.1.1. Lungime ([l]): .....

2.4.1.2. Lăţime ([k]): .....

2.4.1.2.1. Lăţime maximă: .....

([1]) Numerotarea punctelor şi notele de subsol utilizate în prezentul document informativ corespund celor stabilite în anexa I la Directiva 70/156/CEE. Punctele fără relevanţă din prezenta directivă se omit.

2.4.1.3. Înălțime (fără încărcătură) (l) (pentru suspensii ajustabile în înălțime, indicați poziția de funcționare normală):

2.4.1.4. Consolă față (m): .....

2.4.1.5. Consolă spate (n): .....

2.4.1.5.2. Consolă maximă autorizată a punctului de cuplare (nd): .....

2.4.1.6. Gardă la sol (definită la punctul 4.5 din secțiunea A din anexa II la Directiva 70/156/CEE)

2.4.1.6.1. Între axe: .....

2.4.2. Pentru șasiu cu caroserie

2.4.2.1. Lungime (j): .....

2.4.2.2. Lățime (k): .....

2.4.2.3. Înălțime (fără încărcătură) (l) (pentru suspensii ajustabile în înălțime, indicați poziția de funcționare normală):

2.4.2.4. Consolă față (m): .....

2.4.2.5. Consolă spate (n): .....

2.4.2.5.2. Consolă maximă autorizată a punctului de cuplare (nd): .....

2.4.2.6. Gardă la sol (definită la punctul 4.5 din secțiunea A din anexa II la Directiva 70/156/CEE)

2.4.2.6.1. Între axe: .....

2.6. Masa vehiculului cu caroserie în stare de funcționare sau masa șasiului cu cabină dacă constructorul nu montează caroseria (inclusiv lichidul de răcire, lubrifianții, carburantul, uneltele, roata de rezervă și conducătorul auto) (o) (maximă și minimă): .....

2.6.1. Distribuția acestei mase între axe și, în cazul unei semiremorci sau al unei remorci cu punte intermediară, sarcina pe punctul de cuplare (maximă și minimă): .....

2.8. Masa încărcată maximă autorizată din punct de vedere tehnic, declarată de constructor (maximă și minimă) (y): .....

2.8.1. Distribuția acestei mase între axe și, în cazul unei semiremorci sau al unei remorci cu punte intermediară, sarcina pe punctul de cuplare (maximă și minimă): .....

2.9. Sarcina maximă autorizată din punct de vedere tehnic pe fiecare axă/grup de axe și, în cazul unei semiremorci sau al unei remorci cu punte intermediară, sarcina pe punctul de cuplare, declarată de constructor: .....

2.11. Masa maximă a remorcii care poate fi atașată

2.11.1. Remorcă cu mai multe axe: .....

2.11.3. Remorcă cu punte intermediară: .....

2.11.4. Masa totală maximă autorizatădin punct de vedere tehnic a combinației: .....

2.11.6. Masa maximă a remorcii fără sistem de frânare: .....

2.12. Sarcină verticală statică maximă a punctului de cuplare al vehiculului tractor pentru o remorcă: .....

9. **Caroserie**

9.10.3. Scaune

9.10.3.1. Număr: .....

9.17. Plăcuțe regulamentare

9.17.1. Fotografii și/sau desene ale amplasării plăcuțelor și inscripționărilor regulamentare și ale numărului de șasiu: .....

9.17.2. Fotografii și/sau desene ale părții oficiale a plăcuțelor și inscripționărilor (exemplu completat cu dimensiuni): .....

11. **Cuplarea dintre vehiculele tractoare, remorci și semiremorci**

11.1. Clasa și tipul dispozitivului (dispozitivelor) de cuplare: .....

11.4. Instrucțiuni de atașare a tipului de cuplare la vehicul și fotografii ale desenelor punctelor de fixare la vehicul date de constructor; informații suplimentare, dacă utilizarea tipului de cuplare este restricționată la anumite variante sau versiuni ale tipului de vehicul: .....

11.5. Informații privind montarea unor suporți de remorcare și plăci de montare speciale (1): .....

Informații suplimentare în cazul vehiculelor de teren

2.4.1. Pentru șasiu fără caroserie

2.4.1.4.1. Unghi de atac ([na]): ..... grade

2.4.1.5.1. Unghi de fugă ([nb]): ..... grade

2.4.1.6. Gardă la sol (definită la punctul 4.5 din secțiunea A din anexa II la Directiva 70/156/CEE)

2.4.1.6.2. Sub puntea (punțile) față: .....

2.4.1.6.3. Sub puntea (punțile) spate: .....

2.4.1.7. Unghi de rampă ([nc]): ..... grade

2.4.2. Pentru șasiu cu caroserie

2.4.2.4.1. Unghi de atac ([na]): ..... grade

2.4.2.5.1. Unghi de fugă ([nb]): ..... grade

2.4.2.6. Gardă la sol (definită la punctul 4.5 din secțiunea A din anexa II la Directiva 70/156/CEE)

2.4.2.6.2. Sub puntea (punțile) față: .....

2.4.2.6.3. Sub puntea (punțile) spate: .....

2.4.2.7. Unghi de rampă ([nc]): ..... grade

2.15. Capacitate de demaraj în pantă (vehicul fără remorcă): ..... %

4.9. Blocare a diferențialului: da/nu/opțional (1)

(1) Se taie mențiunile necorespunzătoare.

Apendicele 2

MODEL

[format maxim: A4 (210 × 297 mm)]

Certificat de omologare CEE de tip

Ştampila autorităţii competente

Comunicare privind:

— omologarea de tip (1);
— prelungirea omologării de tip (1);
— refuzarea omologării de tip (1);
— retragerea omologării de tip (1)

unui tip de vehicul/componentă/unitate tehnică separată (1) în temeiul Directivei .../.../CE, astfel cum a fost modificată prin Directiva .../.../CE.

Numărul omologării de tip: .....

Motivul prelungirii: .....

Secţiunea I

0.1. Marca (numele comercial al constructorului): .....

0.2. Tipul şi denumirea sau denumirile comerciale generale: .....

0.3. Mijloace de identificare a tipului, dacă este marcat pe vehicul/componentă/unitate tehnică separată (1) (2): .....

0.3.1. Amplasarea marcajului: .....

0.4. Categoria vehiculului (3): .....

0.5. Denumirea şi adresa constructorului: .....

0.7. În cazul componentelor şi unităţilor tehnice separate, amplasarea şi metoda de aplicare a mărcii de omologare CEE de tip: .....

0.8. Adresa (adresele) fabricii (fabricilor) de asamblare: .....

Secţiunea II

1. Informaţii suplimentare (dacă este cazul): a se vedea addendumul

2. Serviciul tehnic răspunzător de desfăşurarea încercărilor: .....

3. Data raportului de încercare: .....

4. Numărul raportului de încercare: .....

5. Observaţii (dacă este cazul): a se vedea addendumul

6. Locul: .....

7. Data: .....

8. Semnătura: .....

9. Se anexează cuprinsul dosarului descriptiv depus la autoritatea de omologare, care poate fi obţinut la cerere.

(1) Se taie menţiunile necorespunzătoare.
(2) Dacă mijloacele de identificare a tipului conţin caractere care nu sunt relevante pentru descrierea vehiculului, a componentei sau a unităţii tehnice separate cuprinse în acest certificat de omologare, aceste caractere sunt reprezentate în documentaţie de simbolul „?" (de exemplu, ABC??123??).
(3) În conformitate cu definiţiile din anexa II A la Directiva 70/156/CEE.

Addendum

la certificatul de omologare CEE de tip nr. …

privind omologarea unui vehicul în temeiul Directivei 92/21/CEE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 95/48/CE

1.	**Informații suplimentare**	
1.1.	Lungime:	(mm)
1.2.	Lățime:	(mm)
1.3.	Înălțime:	(mm)
1.4.	Masa vehiculului în stare de funcționare:	(kg)
1.5.	Masa maximă autorizată din punct de vedere tehnic:	(kg)
1.6.	Sarcina pe axă maximă autorizată din punct de vedere tehnic	
1.6.1.	1. Axă:	(kg)
	2. Axă:	(kg)
	3. Axă:	(kg)
1.7.	Număr de scaune de călători (fără conducătorul auto):	
1.7.1.	Număr de strapontine, dacă este cazul:	
1.8.	Masa remorcabilă	
1.8.1.	Remorcă fără frână de serviciu:	(kg)
1.8.2.	Remorcă cu frână de serviciu:	(kg)
1.8.3.	Sarcină verticală autorizată din punct de vedere tehnic pe punctul de cuplare:	(kg)
1.8.4.	Consolă spate a dispozitivului de cuplare:	(mm)
1.8.5.	Fotografii sau desene ale punctelor de montare a dispozitivului de cuplare pe vehicul:	
5.	**Observații**	

ANEXA II

DOMENIUL DE APLICARE, DEFINIȚII, CERINȚE

1. **Domeniul de aplicare**

Prezenta directivă se aplică maselor și dimensiunilor autovehiculelor din categoria M_1 definită în articolul 1.

2. **Definiții**

2.1. Definițiile pertinente prevăzute în anexa I (inclusiv notele de subsol) și în anexa II la Directiva 70/156/CEE se aplică și prezentei directive.

2.2. Prin „masa sarcinii convenționale" se înțelege o masă de 75 kg înmulțită cu numărul de locuri pe scaun [inclusiv scaune rabatabile (strapontine)] proiectate de constructor.

2.3. Prin „masa sarcinii în exces" se înțelege diferența dintre masa încărcată maximă autorizată din punct de vedere tehnic și masa în stare de funcționare mărită cu masa sarcinii convenționale. Masa sarcinii în exces poate include masa echipamentelor opționale, de exemplu, trapă, aer condiționat, dispozitiv de cuplare.

2.4. Prin „masa dispozitivului de cuplare" se înțelege masa cuplajului în sine și a dispozitivelor de fixare specificate de constructorul vehiculului.

2.5. Prin „sarcina verticală statică maximă pe punctul de cuplare" a vehiculului se înțelege sarcina verticală autorizată din punct de vedere tehnic transmisă, când vehiculul staționează, de bara de tractare a remorcii la cuplarea vehiculului și acționând prin intermediul centrului dispozitivului de cuplare. Această sarcină trebuie specificată de constructor.

2.6. Prin „masă remorcabilă" se înțelege masa remorcii, excluzând sarcina verticală pe punctul de cuplare al vehiculului tractor.

2.7. Prin „scaun rabatabil (strapontină)" se înțelege un scaun auxiliar destinat utilizării ocazionale și care în mod normal este rabatat.

3. **Cerințe**

3.1. Dimensiuni

3.1.1. Dimensiunile maxime autorizate ale unui vehicul sunt după cum urmează:

3.1.1.1. Lungime: 12 000 mm

3.1.1.2. Lățime: 2 500 mm

3.1.1.3. Înălțime: 4 000 mm

3.2. Mase și sarcini pe axă

3.2.1. Suma sarcinilor pe axă maxime autorizate din punct de vedere tehnic nu trebuie să fie mai mică decât masa încărcată maximă autorizată din punct de vedere tehnic a vehiculului.

Masa maximă autorizată din punct de vedere tehnic a vehiculului nu trebuie să fie mai mică decât masa vehiculului în stare de funcționare plus masa sarcinii convenționale.

Atunci când vehiculul este încărcat la masa încărcată maximă autorizată din punct de vedere tehnic în conformitate cu punctele 3.2.2 și 3.2.3, sarcina pe fiecare axă nu trebuie să depășească sarcina maximă autorizată din punct de vedere tehnic pe respectiva axă.

Când vehiculul și, în același timp, puntea spate a acestuia sunt încărcate la masa maximă autorizată din punct de vedere tehnic, masa care apasă asupra punții față nu trebuie să fie mai mică de 30 % din masa maximă autorizată din punct de vedere tehnic a vehiculului.

3.2.2. Pentru verificarea cerințelor stabilite la punctul. 3.2.1 al treilea paragraf, masele călătorilor, ale bagajelor și ale sarcinii în exces față de sarcina convențională trebuie poziționate după cum se prevede în apendice. Metoda de verificare a maselor este descrisă în apendice. În cazurile în care un vehicul este echipat cu scaune amovibile, procedura de verificare se limitează la situația în care este montat numărul maxim de scaune.

3.2.3. Dacă vehiculul este destinat tractării unei remorci, se efectuează două verificări suplimentare în conformitate cu punctul 3.2.1 al treilea paragraf și cu punctul 3.2.2:

(a) inclusiv masa maximă a dispozitivului de cuplare și

(b) inclusiv atât masa maximă a dispozitivului de cuplare, cât și masa sarcinii verticale statice maxime pe punctul de cuplare. În scopul acestei verificări:

3.2.3.1. Sarcina maximă autorizată din punct de vedere tehnic pe puntea (punțile) spate poate fi depășită cu cel mult 15 %, iar masa încărcată maximă autorizată din punct de vedere tehnic a vehiculului poate fi depășită cu cel mult 10 % sau 100 kg, alegându-se valoarea mai scăzută, neaplicându-se decât pentru această utilizare specifică, cu condiția ca viteza de rulare să fie restricționată la 100 km/h sau mai puțin.

3.2.3.2. Sarcina și masa excedentare menționate mai sus nu sunt luate în considerare pentru alte omologări decât cele la care se referă prezenta directivă, cu excepția cazului în care aceasta este specificată în mod expres în respectiva directivă.

3.2.3.3. Constructorul declară în manualul de utilizare orice restricții de viteză prevăzute la punctul 3.2.3.1 sau alte condiții de funcționare.

3.2.4. Dacă constructorul vehiculului echipează vehiculul cu un dispozitiv de remorcare, trebuie să indice pe acesta sau în vecinătatea acestuia sarcina verticală statică maximă autorizată pe punctul de cuplare.

3.3. Masa remorcabilă și sarcina verticală statică pe dispozitivul de cuplare.

3.3.1. Masa remorcabilă maximă autorizată din punct de vedere tehnic este cea declarată de constructor.

3.3.1.1. Masa remorcabilă a unui vehicul destinat tractării unei remorci dotate cu sistem de frânare de serviciu. (În scopul calculării masei tractabile, orice masă care depășește masa încărcată maximă autorizată din punct de vedere tehnic a vehiculului în conformitate cu punctul 3.2.3.1 de mai sus nu este luată în considerare.)

3.3.1.1.1. Masa remorcabilă maximă autorizată a vehiculului este cea mai mică valoare dintre următoarele:

(a) masa remorcabilă maximă autorizată din punct de vedere tehnic pe baza construcției vehiculului și/sau a rezistenței dispozitivului de cuplare mecanic sau

(b) masa maximă autorizată din punct de vedere tehnic a vehiculului tractor (autovehicul) sau, pentru vehiculele de teren definite în Directiva 70/156/CEE, de 1,5 ori această masă.

3.3.1.1.2. Totuși, masa maximă autorizată din punct de vedere tehnic a remorcii nu trebuie în nici un caz să depășească 3 500 kg.

3.3.1.2. Masa remorcabilă a unui vehicul destinat tractării unei remorci fără sistem de frânare de serviciu.

3.3.1.2.1. Masa remorcabilă autorizată este cea mai mică valoare dintre masa remorcabilă maximă autorizată din punct de vedere tehnic și jumătate din masa vehiculului tractor în stare de funcționare.

3.3.1.2.2. Masa maximă autorizată din punct de vedere tehnic a remorcii nu trebuie în nici un caz să depășească 750 kg.

3.3.2. Sarcina verticală statică autorizată din punct de vedere tehnic pe dispozitivul de cuplare este cea declarată de constructor; această sarcină nu trebuie să fie mai mică de 4 % din masa remorcabilă maximă autorizată și de cel puțin 25 kg. Constructorul trebuie să specifice în manualul de utilizare sarcina verticală statică maximă autorizată pe dispozitivul de cuplare, punctele de montare a dispozitivului de cuplare pe autovehicul și consola maximă autorizată a dispozitivului de cuplare.

3.3.3. Autovehiculul care tractează o remorcă trebuie să poată porni combinația de vehicule – încărcată la masa maximă – de cinci ori pe o pantă ascendentă cu o înclinație de cel puțin 12 % într-un interval de cinci minute.

3.4. Numărul maxim de locuri pe scaun declarat de constructor nu depinde de faptul dacă vehiculul tractează sau nu o remorcă.

Apendice

Metoda de verificare a maselor şi sarcinilor pe axă ale autovehiculelor din categoria M_1

1. Masa vehiculului se verifică după cum urmează:

1.1. gol, adică în stare de funcționare, în conformitate cu punctul 2.6 din apendicele 1 din anexa I, dar fără conducătorul auto.

În cazul unei autocaravane, masa corespunzătoare rezervoarelor de apă proaspătă și de gaz umplute la 90 % din capacitate este de asemenea inclusă;

1.2. complet încărcat (în condițiile prevăzute la punctele 3.2.1–3.2.3 din anexa II), prin calcul, luând în considerare următoarele:

— scaunul, dacă este reglabil, trebuie să fie deplasat în special în poziția normală de conducere sau de stat, cea mai în spate indicată de constructor, luând în considerare numai reglarea longitudinală a scaunului și excluzând pozițiile utilizate altfel decât pentru condus sau stat normal. Când există alte posibilități de reglare a scaunului (înălțime, înclinare etc.), pozițiile reglate trebuie să fie specificate de constructorul vehiculului. În cazul unor scaune cu suspensie, scaunul trebuie blocat în pozițiile normale de conducere specificate de constructor;

— masele de luat în considerare sunt după cum urmează:

— o masă de 68 kg pentru fiecare ocupant (inclusiv conducătorul auto);

— o masă de 7 kg pentru bagajul fiecărui ocupant (inclusiv conducătorul auto);

— masa pentru fiecare ocupant se aplică vertical printr-un punct situat la 100 mm în fața punctului R ([1]) în cazul unor scaune reglabile longitudinal și 50 mm în fața punctului R ([1]) în cazul tuturor celorlalte scaune. Masa bagajului pentru fiecare ocupant este reprezentată de o forță verticală care trece prin mijlocul proiecției pe un plan orizontal a lungimii utile maxime a compartimentului de bagaje situat în planul longitudinal median al vehiculului.

În cazul unui vehicul cu destinație specială, masa bagajului este plasată în conformitate cu specificația constructorului în acord cu serviciul tehnic;

— orice masă în plus față de masa convențională este distribuită în conformitate cu specificațiile constructorului în acord cu serviciul tehnic, ținând cont de diferite niveluri ale echipamentului și masele și amplasărilor acestora;

— în cazul unei autocaravane, masa sarcinii în exces trebuie să fie cel puțin egală cu (10 kg × N) + (10 kg × L), unde „L” este lungimea totală a autocaravanei, iar „N” este numărul de călători, inclusiv conducătorul auto, declarat de constructor.

Masa sarcinii în exces este distribuită în conformitate cu indicațiile constructorului în acord cu serviciul tehnic, în toate compartimentele de bagaje;

1.3. masele și sarcinile pe axă specificate sunt determinate în conformitate cu următorul tabel:

	Condiții ale vehiculului				
Mase și sarcini pe axă	(a) gol (măsurat)	(b) complet încărcat ([1]) (calculat)	(c) complet încărcat cu sarcină pe dispozitivul de (calculat)	(d) sarcină maximă autorizată pe axă	(e) sarcină maximă autorizată pe axă cu sarcină pe dispozitivul de cuplare
Punte față					
Punte spate					
Total măsurat/ calculat				↑ declarația constructorului	↑

([1]) Inclusiv masa dispozitivului de cuplare, dacă vehiculul este destinat tractării unei remorci.

([1]) Determinat în conformitate cu dispozițiile din anexa III la Directiva 77/649/CEE.

2. **Rezultatele verificării**

(Dacă la punctele 2.8 și 2.9 din documentul informativ sunt date mai multe valori, rezultatele trebuie verificate pentru fiecare valoare.)

Rezultatele sunt considerate satisfăcătoare dacă:

— masele și sarcinile pe axă ale vehiculului gol [coloana (a)] corespund celor declarate de constructor, cu o toleranță de ± 5 %; [în acest caz, valoarea masei declarate de constructor este adoptată pentru calcularea maselor în coloanele (b) și (c)];

— masele și sarcinile pe axă verificate în condițiile prevăzute în coloanele (b) și (c) nu depășesc masele maxime autorizate declarate de constructor;

— cerințele stabilite la punctul 3.2.1 al patrulea paragraf din anexa II sunt îndeplinite;

— masele și sarcinile pe axă declarate de constructor sunt compatibile cu caracteristicile de sarcină ale tipurilor specificate pentru autovehicul luând în considerare orice limitări declarate ale vitezei vehiculului pentru vehiculul tractor în conformitate cu punctul 3.7.3 din anexa IV la Directiva 92/23/CEE.