

Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

► **B**

DIRETTIVA 96/53/CE DEL CONSIGLIO

del 25 luglio 1996

che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale

(GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59)

Modificata da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <u>M1</u>	Direttiva 2002/7/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 febbraio 2002	L 67	47	9.3.2002

Rettificata da:

► **C1** Rettifica, GU L 19 del 24.1.1998, pag. 83 (96/53/CE)



DIRETTIVA 96/53/CE DEL CONSIGLIO
del 25 luglio 1996

che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

deliberando in conformità della procedura di cui all'articolo 189 C del trattato ⁽³⁾,

- (1) considerando che la direttiva 85/3/CEE del Consiglio, del 19 dicembre 1984, relativa ai pesi, alle dimensioni e a certe altre caratteristiche tecniche di taluni veicoli stradali ⁽⁴⁾ ha stabilito, nel quadro della politica comune dei trasporti, norme comuni che consentono un migliore impiego dei veicoli stradali nel traffico tra gli Stati membri;
- (2) considerando che la direttiva 85/3/CEE è stata modificata ripetutamente e in modo sostanziale; che, in occasione della nuova modifica è opportuno, per motivi di razionalità e di chiarezza, procedere alla sua codificazione in un testo unico con la direttiva 86/364/CEE del Consiglio, del 24 luglio 1986, relativa alla prova di conformità dei veicoli alla direttiva 85/3/CEE ⁽⁵⁾;
- (3) considerando che le differenze fra le norme in vigore negli Stati membri in materia di pesi e dimensioni dei veicoli stradali commerciali potrebbero esercitare un effetto negativo sulle condizioni di concorrenza e costituire un ostacolo alla circolazione fra Stati membri;
- (4) considerando che, in virtù del principio di sussidiarietà, è opportuno prendere delle misure a livello comunitario per eliminare un tale ostacolo;
- (5) considerando che le norme in questione riflettono l'equilibrio tra l'utilizzazione razionale ed economica dei veicoli stradali commerciali e le esigenze di manutenzione dell'infrastruttura, di sicurezza stradale e di protezione dell'ambiente e del quadro di vita;
- (6) considerando che è necessario che le norme comuni relative alle dimensioni dei veicoli adibiti al trasporto di merci si mantengano stabili su un lungo periodo;
- (7) considerando che prescrizioni tecniche supplementari relative ai pesi e alle dimensioni possono applicarsi ai veicoli commerciali immatricolati o messi in circolazione in uno Stato membro; che tali prescrizioni non devono costituire un ostacolo alla circolazione dei veicoli commerciali fra gli Stati membri;
- (8) considerando che occorre ampliare la definizione di «veicolo frigorifero a parete spessa» di cui all'articolo 2 della direttiva 85/3/CEE, come modificata dalla direttiva 89/338/CEE ⁽⁶⁾,

⁽¹⁾ GU n. C 38 dell'8. 2. 1994, pag. 3 e GU n. C 247 del 23. 9. 1995, pag. 1.

⁽²⁾ GU n. C 295 del 22. 10. 1994, pag. 72.

⁽³⁾ Parere del Parlamento europeo del 15 novembre 1994 (GU n. C 341 del 5. 12. 1994, pag. 39), posizione comune del Consiglio dell'8 dicembre 1995 (GU n. C 356 del 30. 12. 1995, pag. 13) e decisione del Parlamento europeo del 14 marzo 1996 (GU n. C 96 dell'1. 4. 1996, pag. 233).

⁽⁴⁾ GU n. L 2 del 3. 1. 1985, pag. 14. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 92/7/CEE (GU n. L 57 del 2. 3. 1992, pag. 29).

⁽⁵⁾ GU n. L 221 del 7. 8. 1986, pag. 48.

⁽⁶⁾ GU n. L 142 del 25. 5. 1989 pag. 3.

▼B

affinché gli Stati membri possano autorizzare la circolazione nel loro territorio di veicoli frigoriferi non più conformi alle condizioni di isolamento definite da detto articolo;

- (9) considerando che, per garantire l'applicazione uniforme della presente direttiva per quanto si riferisce alle autorizzazioni rilasciate a veicoli o veicoli combinati adibiti al trasporto di «carichi indivisibili», è necessario precisare tale nozione;
- (10) considerando che la tonnellata è universalmente usata e riconosciuta come unità di misura per il peso dei veicoli, e che essa è pertanto applicata nella presente direttiva pur ammettendo che l'unità formale di peso è il newton;
- (11) considerando che, nel quadro dell'attuazione del mercato interno, il campo di applicazione della presente direttiva dovrebbe essere esteso ai trasporti nazionali per quanto concerne le caratteristiche che incidono in modo significativo sulle condizioni di concorrenza nel settore dei trasporti, in particolare i valori relativi alla lunghezza e alla larghezza massima autorizzata dei veicoli e dei veicoli combinati adibiti al trasporto di merci;
- (12) considerando che, per quanto riguarda le altre caratteristiche dei veicoli, gli Stati membri sono autorizzati ad applicare nel loro territorio valori diversi da quelli previsti dalla presente direttiva unicamente per i veicoli utilizzati nel traffico interno;
- (13) considerando che la lunghezza massima degli autotreni che utilizzano sistemi di rimorchio estensibili è di fatto pari a 18,75 m in posizione di massima estensione; che occorre autorizzare la stessa lunghezza massima per gli autotreni che utilizzano sistemi di rimorchio rigidi;
- (14) considerando che la larghezza massima autorizzata di 2,50 m per i veicoli adibiti al trasporto di merci può lasciare uno spazio interno non sufficiente per effettuare il caricamento delle palette, il che ha dato luogo all'applicazione negli Stati membri di tolleranze supplementari diverse per il traffico interno; che è pertanto necessario procedere ad un adeguamento generale della situazione attuale ai fini di una maggiore chiarezza dei requisiti tecnici, tenendo presente gli aspetti di dette caratteristiche inerenti alla sicurezza stradale;
- (15) considerando che, se la larghezza massima dei veicoli adibiti al trasporto di merci è portata a 2,55 m, questa norma deve essere estesa anche agli autobus; che nel caso degli autobus occorre tuttavia prevedere un periodo transitorio per consentire ai costruttori interessati di adeguare la propria attrezzatura industriale;
- (16) considerando che per quanto riguarda l'autorizzazione alla messa in circolazione e l'utilizzo dei veicoli, il montaggio di sospensioni pneumatiche o di tipo equivalente dev'essere preferito alle sospensioni meccaniche, al fine di evitare ogni eccessivo deterioramento della rete stradale e garantire la manovrabilità; che è opportuno evitare il superamento di determinati carichi massimi per asse e che il veicolo deve poter effettuare una conversione a 360 ° entro limiti accettabili per la strada percorsa;
- (17) considerando che è opportuno che gli Stati membri possano autorizzare la circolazione nel loro territorio, nel trasporto nazionale di merci, di veicoli o veicoli combinati le cui dimensioni non sono conformi a quelle fissate dalla presente direttiva, qualora detti veicoli effettuino operazioni di trasporto che, secondo la definizione della presente direttiva, non influiscono significativamente sulla concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, ossia ove si tratti di operazioni effettuate da veicoli specializzati o di operazioni effettuate secondo un'impostazione modulare;
- (18) considerando che, ove si tratti di operazioni effettuate secondo un'impostazione modulare, occorre prevedere un periodo transitorio per consentire allo Stato membro di adeguare la sua infrastruttura stradale;

▼B

- (19) considerando che, nel caso di veicoli o combinazioni di veicoli costruiti in funzione di nuove tecnologie o nuove concezioni, secondo norme non conformi a quelle stabilite dalla presente direttiva, è opportuno che essi possano effettuare operazioni di trasporto locali per un periodo di prova che consenta di trarre beneficio dal progresso tecnico;
- (20) considerando che i veicoli entrati in circolazione prima della messa in applicazione della presente direttiva, che non sono conformi alle caratteristiche di dimensioni ivi stabilite a causa di precedenti disposizioni nazionali o metodi di misura sino ad allora diversi, dovrebbero essere autorizzati a proseguire l'attività di trasporto all'interno dello Stato membro di immatricolazione o di messa in circolazione per un periodo transitorio;
- (21) considerando che sono stati compiuti progressi in vista dell'adozione delle direttive di omologazione dei veicoli combinati a 5 o 6 assi; che dovrebbero pertanto essere soppressi i requisiti di conformità a caratteristiche diverse da quelle relative ai pesi e alle dimensioni stabilite nell'allegato II della direttiva 85/3/CEE;
- (22) considerando che tale modifica è altresì opportuna per evitare un conflitto tra le norme e le convenzioni internazionali in materia di traffico e di circolazione stradale;
- (23) considerando che, allo scopo di facilitare il controllo della conformità alla presente direttiva, è necessario accertarsi che i veicoli siano muniti di una prova di conformità;
- (24) considerando che la presente direttiva fa salvi gli obblighi degli Stati membri in materia di date limite per il recepimento nel diritto interno e per l'applicazione delle direttive che essa codifica,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

1. La presente direttiva si applica:

▼M1

- a) alle dimensioni dei veicoli a motore delle categorie M2 e M3 e dei loro rimorchi della categoria 0 e dei veicoli a motore delle categorie N2 e N3 e dei loro rimorchi della categoria 03 e 04, quali definiti nell'allegato II della direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi⁽¹⁾;

▼B

- b) ai pesi e a certe altre caratteristiche dei veicoli definiti alla lettera a) e specificati all'allegato I, punto 2 della presente direttiva.
2. Tutti i valori dei pesi indicati nell'allegato I valgono come norme di circolazione e quindi riguardano le condizioni di carico e non le norme di produzione che verranno definite in una successiva direttiva.

▼M1

3. La presente direttiva non si applica agli autosnodati che presentano più di una sezione snodata.

▼B

Articolo 2

Ai fini della presente direttiva, s'intende per:

- «veicolo a motore», qualsiasi veicolo fornito di un motore a propulsione e circolante su strada con mezzi propri;

⁽¹⁾ GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2000/40/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 203 del 10.8.2000, pag. 9).

▼B

- «rimorchio», qualsiasi veicolo destinato ad essere agganciato ad un veicolo a motore, ad esclusione dei semirimorchi, e che, per costruzione e attrezzatura, è adibito al trasporto di merci;
- «semirimorchio», qualsiasi veicolo destinato ad essere agganciato ad un veicolo a motore in modo che una parte del rimorchio poggi sul veicolo a motore e una parte sostanziale del suo peso e del peso del suo carico sia sopportata da tale veicolo, e che, per costruzione e attrezzature, è adibito al trasporto di merci;
- «veicolo combinato»:
 - un autotreno costituito da un veicolo a motore cui è agganciato un rimorchio, oppure
 - un autoarticolato costituito da un veicolo a motore cui è agganciato un semirimorchio;
- «veicolo condizionato», qualsiasi veicolo le cui sovrastrutture fisse o mobili siano specialmente attrezzate per il trasporto di merci a temperatura controllata ed in cui lo spessore di ciascuna delle pareti laterali, compreso l'isolamento, sia almeno pari a 45 mm;
- «autobus», qualsiasi veicolo con più di nove posti a sedere, compreso quello del conducente, che, per costruzione e attrezzatura, è adibito al trasporto di persone e dei loro bagagli. Può avere uno o due livelli e ad esso può altresì trainare un rimorchio per bagagli;
- «autosnodato», un autobus composto di due tronconi rigidi collegati tra loro da una sezione snodata. Su questo tipo di veicolo i compartimenti viaggiatori situati in ciascuno dei due tronconi rigidi sono comunicanti. La sezione snodata permette la libera circolazione dei viaggiatori tra i tronconi rigidi. La connessione e la disgiunzione delle due parti possono essere effettuate soltanto in un'officina;
- «dimensioni massime autorizzate», le dimensioni massime per l'utilizzazione di un veicolo previste all'allegato I della presente direttiva;
- «peso massimo autorizzato», il peso massimo per l'utilizzazione di un veicolo a pieno carico nel traffico internazionale;
- «peso massimo autorizzato per asse», il peso massimo per l'utilizzazione nel traffico internazionale di un asse o gruppo di assi a pieno carico;
- «carico indivisibile», un carico che non può, ai fini del trasporto stradale, essere diviso in due o più carichi senza comportare costi o rischi di danni inconsiderati e che non può, a causa delle sue masse o dimensioni, essere trasportato da un veicolo a motore, un rimorchio, un autotreno o un autoarticolato conformi sotto tutti gli aspetti alle disposizioni della presente direttiva;
- «tonnellata», il peso esercitato dalla massa di una tonnellata e corrispondente a 9,8 kilonewton (kN).

Tutte le dimensioni massime autorizzate di cui all'allegato I sono misurate a norma dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE, senza tolleranza positiva.

Articolo 3

1. Uno Stato membro non può rifiutare o vietare l'uso nel proprio territorio:
 - nel traffico internazionale, dei veicoli immatricolati o immessi in circolazione in un altro Stato membro per ragioni inerenti ai pesi e alle dimensioni,

▼M1

- nel traffico nazionale, di veicoli immatricolati o immessi in circolazione in un altro Stato membro, per motivi inerenti alle dimensioni,

▼B

se tali veicoli sono conformi ai valori limite di cui all'allegato I.

▼B

Tale disposizione si applica anche se:

- a) i suddetti veicoli non sono conformi alle prescrizioni di detto Stato membro riguardanti talune caratteristiche relative ai pesi e alle dimensioni, non disciplinate nell'allegato I;
 - b) l'autorità competente dello Stato membro in cui i veicoli sono immatricolati o immessi in circolazione ha autorizzato limiti non indicati nell'articolo 4, paragrafo 1 superiori a quelli previsti nell'allegato I.
2. Tuttavia il paragrafo 1, secondo comma, lettera a) lascia impregiudicato il diritto degli Stati membri di esigere, nel debito rispetto della legislazione comunitaria, che i veicoli immatricolati o immessi in circolazione nel loro territorio siano conformi alle loro prescrizioni nazionali riguardanti caratteristiche relative ai pesi e alle dimensioni non disciplinate nell'allegato I.
3. Nel caso dei veicoli condizionati, gli Stati membri possono esigere che detti veicoli siano muniti di un documento o di una targhetta di attestazione ATP di cui all'accordo del 1° settembre 1970 sui trasporti internazionali di derrate deperibili e sui mezzi speciali che vanno impiegati per tali trasporti.

*Articolo 4***▼M1**

1. Gli Stati membri non autorizzano nel loro territorio la normale circolazione:
- a) di veicoli e di veicoli combinati adibiti al trasporto nazionale merci non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I, punti 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 e 4.4;
 - b) di veicoli adibiti al trasporto nazionale passeggeri, non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I, punti 1.1, 1.2, 1.4 bis, 1.5 e 1.5 bis.
2. Gli Stati membri possono tuttavia autorizzare nel loro territorio la circolazione:
- a) di veicoli o di veicoli combinati adibiti al trasporto nazionale merci non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I, punti 1.3, 2, 3, 4.1 e 4.3;
 - b) di veicoli adibiti al trasporto nazionale passeggeri, non conformi alle caratteristiche di cui all'allegato I, punti 1.3, 2, 3, 4.1 e 4.3.

▼B

3. I veicoli o i veicoli combinati che superano le dimensioni massime possono essere ammessi a circolare unicamente se provvisti di autorizzazioni speciali rilasciate, senza discriminazioni, dalle autorità competenti o in base a modalità non discriminatorie convenute caso per caso con tali autorità allorché detti veicoli o veicoli combinati trasportano o sono destinati al trasporto di carichi indivisibili.
4. Gli Stati membri possono autorizzare la circolazione nel loro territorio ►**M1** di veicoli o di veicoli combinati per il trasporto, che ◀ effettuano talune attività di trasporto nazionale che non pregiudicano in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti, le cui dimensioni differiscono da quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 da 1.8, 4.2 e 4.4.

Le attività di trasporto sono considerate come non pregiudicanti in modo significativo la concorrenza internazionale nel settore dei trasporti qualora ricorra una delle circostanze di cui alle lettere a) e b):

- a) le attività di trasporto sono effettuate, nel territorio di uno Stato membro, da veicoli o veicoli combinati specializzati, in circostanze in cui esse non sono di norma effettuate da veicoli provenienti da altri Stati membri (ad esempio le attività legate allo sfruttamento delle foreste e all'industria forestale);
- b) lo Stato membro che consente attività di trasporto nel suo territorio mediante veicoli o veicoli combinati le cui dimensioni differiscono

▼B

da quelle previste all'allegato I, autorizza anche l'utilizzazione di veicoli a motore, rimorchi e semirimorchi conformi alle dimensioni di cui all'allegato I, combinati in modo tale che si possa ottenere almeno la lunghezza di carico autorizzata in detto Stato membro affinché qualsiasi operatore possa beneficiare di pari condizioni di concorrenza (impostazione modulare).

Lo Stato membro interessato che deve adeguare la sua infrastruttura stradale perché ricorra la circostanza di cui alla lettera b), può tuttavia vietare, sino al 31 dicembre 2003 al più tardi, ►**M1** la circolazione nel suo territorio, nel trasporto nazionale, di veicoli ◀ o veicoli combinati che oltrepassano le norme nazionali vigenti per quanto concerne le dimensioni, fermo restando che la legislazione nazionale continua ad applicarsi ad ogni vettore comunitario in modo non discriminatorio.

Gli Stati membri informano la Commissione delle misure adottate in applicazione del presente paragrafo.

5. Gli Stati membri possono autorizzare i veicoli o i veicoli combinati che sfruttano nuove concezioni o nuove tecnologie e che non sono conformi ad una o più prescrizioni della presente direttiva ad effettuare talune operazioni di trasporto locale, durante un periodo di prova. Gli Stati membri ne informano la Commissione.

6. Gli Stati membri possono autorizzare fino al 31 dicembre 2006 la circolazione nel loro territorio di veicoli o di veicoli combinati adibiti al trasporto di merci e immatricolati o immessi in circolazione anteriormente all'entrata in vigore della direttiva le cui dimensioni superino quelle stabilite all'allegato I, punti 1.1, 1.2, da 1.4 a 1.8, 4.2 e 4.4, a motivo di precedenti disposizioni nazionali o di metodi di misura differenti.

▼M1

7. Gli Stati membri possono autorizzare fino al 31 dicembre 2020 la circolazione nel loro territorio degli autobus, immatricolati o immessi in circolazione anteriormente alla data di applicazione della presente direttiva, le cui dimensioni superino quelle stabilite dall'allegato I, punti 1.1, 1.2, 1.5 e 1.5 bis.

▼B*Articolo 5*

Fatto salvo il disposto dell'articolo 4, paragrafo 6:

- a) ai fini dell'applicazione dell'articolo 3, gli autoarticolati immessi in circolazione anteriormente al 1° gennaio 1991 e che non sono conformi alle disposizioni di cui ai punti 1.6 e 4.4 dell'allegato I si considerano conformi a tali disposizioni se non superano la lunghezza totale di 15,50 m;
- b) ai fini dell'applicazione dell'articolo 3, gli autotreni i cui veicoli a motore sono immessi in circolazione anteriormente al 31 dicembre 1991 e che non sono conformi alle disposizioni di cui ai punti 1.7 e 1.8 dell'allegato I sono considerati, fino al 31 dicembre 1998, conformi a tali disposizioni se non superano la lunghezza totale di 18,00 m.

Articolo 6

1. Gli Stati membri prendono le misure necessarie per garantire che i veicoli di cui all'articolo 1, conformi alla presente direttiva, siano muniti di una delle prove indicate alle lettere a), b), e c):

- a) una combinazione delle due targhette seguenti:
 - la «targhetta del costruttore», redatta e apposta conformemente alla direttiva 76/114/CEE⁽¹⁾;

⁽¹⁾ GU n. L 24 del 30. 1. 1976, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 78/507/CEE della Commissione (GU n. L 155 del 13. 6. 1978, pag. 31).

▼B

- la targhetta relativa alle dimensioni conformi all'allegato III, redatta e apposta conformemente alla direttiva 76/114/CEE;
 - b) una targhetta unica, redatta e apposta conformemente alla direttiva 76/114/CEE, contenente le informazioni delle due targhette menzionate alla lettera a);
 - c) un documento unico rilasciato dall'autorità competente dello Stato membro nel quale il veicolo è immatricolato o immesso in circolazione. Tale documento deve contenere rubriche e informazioni uguali a quelle figuranti nelle targhette menzionate alla lettera a). Esso sarà conservato in luogo facilmente accessibile al controllo e sufficientemente protetto.
2. Qualora le caratteristiche del veicolo non corrispondano più a quelle indicate sulla prova di conformità, lo Stato membro in cui il veicolo è immatricolato prende le misure necessarie ad assicurare la modifica della prova di conformità.
3. Le targhette e i documenti di cui al paragrafo 1 sono riconosciuti dagli Stati membri come prova della conformità dei veicoli prevista dalla presente direttiva.
4. I veicoli muniti di una prova di conformità possono essere sottoposti a:
- controlli a campione, per quanto riguarda le norme comuni relative ai pesi;
 - controlli solo in caso di sospetto di non conformità alla presente direttiva, per quanto riguarda le norme comuni relative alle dimensioni.
5. La colonna centrale della prova di conformità relativa ai pesi indica, se del caso, i valori comunitari in materia di pesi applicabili al veicolo in questione. Per i veicoli menzionati all'allegato I, punto 2.2.2, lettera c), la menzione «44 t» è scritta tra parentesi sotto il peso massimo autorizzato del veicolo combinato.
6. Ogni Stato membro può decidere, per qualsiasi veicolo immatricolato o immesso in circolazione sul proprio territorio che i pesi massimi autorizzati dalla propria legislazione nazionale siano indicati nella prova di conformità nella colonna di sinistra e che i pesi tecnicamente ammissibili siano indicati nella colonna di destra.

▼M1*Articolo 7*

La presente direttiva non esclude l'applicazione di disposizioni di circolazione stradale in vigore in uno Stato membro che consentano limitazioni dei pesi e/o delle dimensioni di veicoli su determinate strade o strutture di ingegneria civile, indipendentemente dallo Stato in cui tali veicoli sono immatricolati o immessi in circolazione.

Ciò comporta la possibilità di imporre restrizioni locali delle dimensioni massime autorizzate e/o dei pesi massimi autorizzati dei veicoli che possono essere utilizzati in zone o su strade specificate, in cui l'infrastruttura non è adatta alla circolazione di veicoli lunghi e pesanti, come ad esempio nel centro delle città, nei piccoli villaggi o nei siti di particolare interesse naturale.

▼B*Articolo 8*

Le disposizioni dell'articolo 3 non si applicano in Irlanda e nel Regno Unito fino al 31 dicembre 1998:

- a) per quanto riguarda le norme di cui all'allegato I, punti 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 e 3.3.2:
 - ad eccezione degli autoarticolati di cui al punto 2.2.2:
 - i) se il loro peso totale a pieno carico non supera 38 tonnellate;
 - ii) se il peso di ogni asse tridem, alle distanze assiali specificate al punto 3.3.2, non supera 22,5 tonnellate,

▼B

- ad eccezione dei veicoli di cui ai punti 2.2.3, 2.2.4, 2.3 e 2.4 il cui peso totale a pieno carico non superi:
 - i) 35 tonnellate per i veicoli di cui ai punti 2.2.3, e 2.2.4;
 - ii) 17 tonnellate per i veicoli di cui al punto 2.3.1,
 - iii) 30 tonnellate per i veicoli di cui al punto 2.3.3, fatta salva l'osservanza delle condizioni specificate a detto punto e al punto 4.3,
 - iv) 27 tonnellate per i veicoli di cui al punto 2.4;
- b) per quanto riguarda la norma di cui all'allegato I, punto 3.4, ad eccezione dei veicoli di cui ai punti 2.2, 2.3 e 2.4, se il carico per asse motore non supera 10,5 tonnellate.

▼M1*Articolo 8 bis*

Per quanto riguarda gli autobus di cui all'allegato I, punto 1.1, il Portogallo e il Regno Unito possono rifiutarne o vietarne l'utilizzazione nel proprio territorio fino al 9 marzo 2005 a meno che non soddisfino i seguenti criteri di manovrabilità:

- a veicolo fermo e con le ruote sterzanti orientate in modo tale che, se il veicolo si mette in movimento, il punto anteriore più esterno descriva una circonferenza di 12,50 m di raggio, è tracciato con una linea sul terreno un piano verticale tangente al lato del veicolo orientato verso l'esterno della circonferenza. Per gli autosnodati le due unità rigide devono essere allineate al piano,
- quando l'autobus avanza, in entrambi i sensi, lungo una circonferenza di 12,50 m di raggio, nessuna sua parte deve discostarsi dal piano verticale di più di 0,80 m in caso di autobus rigido di lunghezza fino a 12 m o di più di 1,20 m in caso di autobus rigido di lunghezza superiore ai 12 m o di autosnodato.

▼B*Articolo 9*

Per quanto riguarda la norma di cui all'allegato I, punto 1.2 a) gli Stati membri possono rifiutare o vietare l'uso nel loro territorio, fino al 31 dicembre 1999, di autobus con larghezza superiore a 2,50 m.

Gli Stati membri comunicano alla Commissione le misure adottate in applicazione del presente articolo. La Commissione ne informa gli altri Stati membri.

Articolo 10

Le direttive elencate nell'allegato IV, parte A sono abrogate, alla data di cui all'articolo 11, fatti salvi gli obblighi degli Stati membri relativi ai termini per il recepimento che figurano nell'allegato IV, parte B.

I riferimenti alle direttive abrogate devono intendersi come riferimenti alla presente direttiva e devono essere letti secondo la tabella di concordanza che figura all'allegato V.

▼M1*Articolo 10 bis*

Per quanto riguarda l'allegato I, punto 1.5 bis, la Commissione presenta, al più tardi il 9 marzo 2005, una relazione sulla possibilità pratica di ridurre il valore di 0,60 m di cui al secondo comma di detto punto, per migliorare le condizioni di sicurezza relative alla manovrabilità degli autobus lunghi. Se del caso, la relazione è corredata da una proposta legislativa destinata a modificare la presente direttiva.

▼B*Articolo 11*

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 17 settembre 1997. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

▼B

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità di tale riferimento sono decise dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

Articolo 12

La presente direttiva entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 13

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

▼B*ALLEGATO I***PESI E DIMENSIONI MASSIME E CARATTERISTICHE CONNESSE
DEI VEICOLI**

1. **Dimensioni massime autorizzate dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera a)**

▼M1

- 1.1. *Lunghezza massima:*
- | | |
|--|---------|
| — veicolo a motore diverso da un autobus | 12,00 m |
| —rimorchio | 12,00 m |
| —autoarticolato | 16,50 m |
| —autotreno | 18,75 m |
| —autosnodato | 18,75 m |
| — autobus a 2 assi | 13,50 m |
| — autobus aventi più di 2 assi | 15,00 m |
| — autobus + rimorchio | 18,75 m |

▼B

- 1.2. *Larghezza massima:*
- | | |
|--|--------|
| a) tutti i veicoli | 2,55 m |
| b) sovrastrutture dei veicoli condizionati | 2,60 m |
- 1.3. *Altezza massima (tutti i veicoli)* 4,00 m
- 1.4. Sono compresi nei valori di cui ai punti 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 e 4.4 le sovrastrutture amovibili e gli elementi standardizzati di carico quali i container

▼M1

- 1.4. *bis* Qualora ad un autobus siano aggiunte sovrastrutture amovibili quali i porta-sci, la lunghezza del veicolo, sovrastrutture comprese, non deve superare la lunghezza massima prevista al punto 1.1

▼B

- 1.5. Ogni veicolo a motore o veicolo combinato in movimento deve potersi iscrivere in una corona circolare dal raggio esterno di 12,50 m e dal raggio interno di 5,30 m

▼M1

- 1.5. *bis* *Ulteriori requisiti per gli autobus*
- A veicolo fermo è tracciato con una linea sul terreno un piano verticale tangente al lato del veicolo e orientato verso l'esterno della circonferenza. Per gli autosnodati le due unità rigide devono essere allineate al piano
- Quando il veicolo entra con un movimento in linea retta nella superficie circolare descritta al punto 1.5, nessuna sua parte deve discostarsi da tale piano verticale di più di 0,60 m

▼B

- 1.6. Avanzamento massimo sull'asse della ralla rispetto alla parte posteriore del semirimorchio 12,00 m

▼B

1.7.	Distanza massima misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra i punti esterni dell'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e dell'estremità posteriore del rimorchio del veicolo combinato, meno la distanza fra la parte posteriore del veicolo a motore e la parte anteriore del rimorchio	15,65 m
1.8.	Distanza massima, misurata parallelamente all'asse longitudinale dell'autotreno, tra i punti esterni dell'estremità anteriore della zona di carico dietro l'abitacolo e l'estremità posteriore del rimorchio del veicolo combinato	16,40 m
2.	<i>Peso massimo autorizzato dei veicoli (in tonnellate)</i>	
2.1.	<i>Veicoli facenti parte di un veicolo combinato</i>	
2.1.1.	Rimorchi a 2 assi	18 t
2.1.2.	Rimorchi a 3 assi	24 t
2.2.	<i>Veicoli combinati</i>	
2.2.1.	Autotreni a 5 o 6 assi	
	a) Veicolo a motore a 2 assi con rimorchio a 3 assi	40 t
	b) Veicolo a motore a 3 assi con rimorchio a 2 o 3 assi	40 t
2.2.2.	Autoarticolati a 5 o 6 assi	
	a) veicolo a motore a 2 assi con semirimorchio a 3 assi	40 t
	b) veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi	40 t
	c) veicolo a motore a 3 assi con semirimorchio a 2 o 3 assi che trasporta, sotto forma di trasporto combinato, un container ISO di 40 piedi	44 t
2.2.3.	Autotreni a 4 assi composti da un veicolo a motore a 2 assi e da un rimorchio a 2 assi	36 t
2.2.4.	Autoarticolati a 4 assi composti da un veicolo a motore e 2 assi e da un semirimorchio a 2 assi, se la distanza assiale del semirimorchio:	
2.2.4.1.	è pari o superiore a 1,3 m e pari o inferiore a 1,8 m	36 t
2.2.4.2.	è superiore a 1,8 m	36 t
	+ 2 t di tolleranza quando il peso massimo autorizzato del veicolo a motore (18 t) e il peso massimo autorizzato dell'asse tandem del semirimorchio (20 t) sono rispettati e l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti sul piano comunitario secondo la definizione di cui all'allegato II	
2.3.	<i>Veicoli a motore</i>	
2.3.1.	Veicoli a motore a 2 assi	18 t

▼B

2.3.2.	Veicoli a motore a 3 assi	—25 t —26 t quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti sul piano comunitario, secondo la definizione di cui all'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t
2.3.3.	Veicoli a motore a 4 assi con 2 assi sterzanti	32 t quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti sul piano comunitario, secondo la definizione di cui all'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t
2.4.	<i>Autosnodati a 3 assi</i>	28 t
3.	Peso massimo autorizzato per asse dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b) (in tonnellate)	
3.1.	<i>Assi semplici</i>	
	► C1 Asse non motore semplice ◀	10 t
3.2.	<i>Assi tandem dei rimorchi e semirimorchi</i>	
	La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) assiale:	
3.2.1.	è inferiore a 1,0 m ($d < 1,0$)	11 t
3.2.2.	è pari o superiore a 1,0 m e inferiore a 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
3.2.3.	è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
3.2.4.	è pari o superiore a 1,8 m ($1,8 \leq d$)	20 t
3.3.	<i>Assi tridem dei rimorchi e semirimorchi</i>	
	La somma dei pesi per asse di un tridem non deve superare, se la distanza (d) assiale:	
3.3.1.	è pari o inferiore a 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 t
3.3.2.	è superiore a 1,3 m e pari o inferiore a 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 t
3.4.	<i>Asse motore</i>	
3.4.1.	Asse motore dei veicoli di cui ai punti 2.2.1 e 2.2.2	11,5 t
3.4.2.	Asse motore dei veicoli di cui ai punti 2.2.3, 2.2.4, 2.3 e 2.4	11,5 t
3.5.	<i>Assi tandem dei veicoli a motore</i>	
	La somma dei pesi per asse di un tandem non deve superare, se la distanza (d) assiale:	
3.5.1.	è inferiore a 1,0 m ($d < 1,0$ m)	11,5 t
3.5.2.	è pari o superiore a 1,0 m e inferiore a 1,3 m ($1,0 \text{ m} \leq d < 1,3 \text{ m}$)	16 t

▼B

- 3.5.3. è pari o superiore a 1,3 m e inferiore a 1,8 m —18 t
 (1,3 m $\leq$ d < 1,8 m) —19 t
 quando l'asse motore è munito di doppi pneumatici e di sospensioni pneumatiche o riconosciute equivalenti sul piano comunitario, secondo la definizione di cui all'allegato II, oppure quando ciascun asse motore è munito di doppi pneumatici e il peso massimo di ciascun asse non supera 9,5 t
4. **Caratteristiche connesse dei veicoli di cui all'articolo 1, paragrafo 1, lettera b)**
- 4.1. *Tutti i veicoli*
 Il carico sull'asse motore o sugli assi motori di un veicolo o di un veicolo combinato non deve essere inferiore al 25 % del peso totale a pieno carico del veicolo o del veicolo combinato, se impiegato nel traffico internazionale
- 4.2. *Autotreni*
 La distanza tra l'asse posteriore di un veicolo a motore e l'asse anteriore di un rimorchio non deve essere inferiore a 3,00 m
- 4.3. *Peso massimo autorizzato in funzione dell'interasse*
 Il peso massimo autorizzato in tonnellate di un veicolo a motore a 4 assi non può superare 5 volte la distanza in metri tra il centro degli assi estremi del veicolo
- 4.4. *Semirimorchi*
 L'avanzamento, misurato orizzontalmente, sull'asse della ralla rispetto ad un punto qualsiasi della parte anteriore del semirimorchio non deve essere superiore a 2,04 m



ALLEGATO II

**CONDIZIONI PER L'EQUIVALENZA TRA TALUNE SOSPENSIONI
NON PNEUMATICHE E LE SOSPENSIONI PNEUMATICHE PER
L'ASSE MOTORE O GLI ASSI MOTORE DEL VEICOLO**

1. DEFINIZIONE DI SOSPENSIONE PNEUMATICA

Un sistema di sospensione è considerato di tipo pneumatico se almeno il 75 % del suo effetto molla è determinato da un dispositivo pneumatico.

2. EQUIVALENZA

Una sospensione è riconosciuta equivalente ad una sospensione pneumatica se è conforme ai requisiti sotto elencati:

- 2.1. durante l'oscillazione verticale libera transitoria a bassa frequenza della massa sospesa su un carrello o un asse motore, i valori misurati della frequenza e dello smorzamento con la sospensione sottoposta al suo carico massimo devono essere compresi nei limiti indicati ai punti da 2.2 a 2.5;
- 2.2. ciascuno degli assi deve essere munito di ammortizzatori idraulici. Su carrelli ad assi tandem tali ammortizzatori devono essere disposti in modo da ridurre al minimo l'oscillazione del carrello;
- 2.3. il tasso medio di smorzamento D deve essere superiore al 20 % dello smorzamento critico per le sospensioni con ammortizzatori idraulici in condizioni normali di funzionamento;
- 2.4. il tasso massimo di smorzamento delle sospensioni in cui tutti gli ammortizzatori idraulici siano stati rimossi o inattivati non deve essere superiore al 50 % del tasso medio di smorzamento D ;
- 2.5. la frequenza massima della massa sospesa sul carrello o sull'asse motore nell'oscillazione verticale libera transitoria non dev'essere superiore a 2 Hz;
- 2.6. la definizione della frequenza e dello smorzamento delle sospensioni è riportata nel paragrafo 3. Le modalità di prova per la misurazione della frequenza e dello smorzamento sono riportate nel paragrafo 4.

3. DEFINIZIONE DI FREQUENZA E DI SMORZAMENTO

Nella presente definizione, si considera una massa M (kg) sospesa su un carrello o su un asse motore. L'asse — o il carrello — presenta una rigidità verticale totale tra la superficie della strada e la massa sospesa pari a K newton/metro (N/m) e un coefficiente di smorzamento totale pari a C newton/metro al secondo (N/ms); lo spostamento verticale della massa sospesa è Z . L'equazione del moto, per l'oscillazione libera della massa sospesa, è la seguente:

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

La frequenza di oscillazione della massa sospesa F (rad/sec) è:

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

Lo smorzamento è critico quando $C = C_o$,

dove

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

Il tasso di smorzamento quale frazione dello smorzamento critico è: C/C_o .

Durante l'oscillazione transitoria libera della massa sospesa, il moto verticale della massa è rappresentato da una sinusoide sempre più smorzata (figura 2). La frequenza si può valutare misurando il tempo per tanti cicli di oscillazione quanto è dato osservare. Lo smorzamento si può valutare misurando l'altezza dei massimi (picchi) successivi dell'oscillazione nella stessa direzione. Indicando con A_1 e A_2 l'ampiezza dei massimi del primo e del secondo ciclo dell'oscillazione, il tasso di smorzamento D è il seguente:

▼B

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

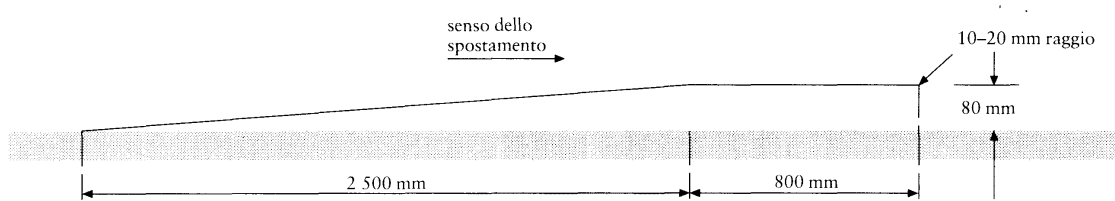
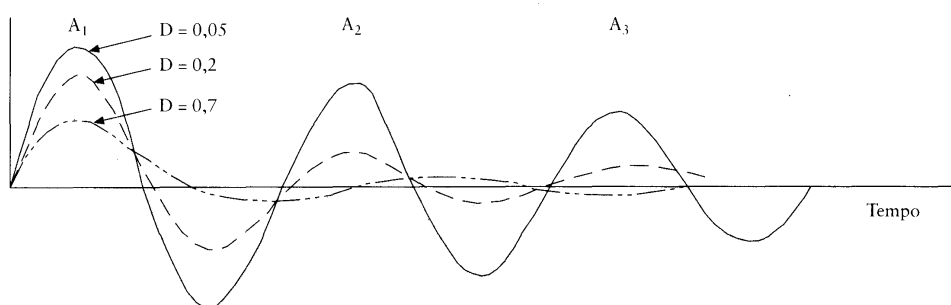
dove «ln» è il logaritmo naturale del rapporto tra le ampiezze.

4. MODALITÀ DI PROVA

Per il calcolo pratico del tasso di smorzamento D, del tasso di smorzamento in assenza di ammortizzatori idraulici e della frequenza della sospensione F, si procede nel modo seguente:

- a) il veicolo, carico, è guidato a bassa velocità (5 km/h + 1 km/h) su un gradino di 80 mm di altezza avente il profilo indicato nella figura 1. L'oscillazione transitoria di cui occorre analizzare la frequenza e lo smorzamento è quella che si verifica dopo che le ruote dell'asse motore hanno superato il gradino;
oppure
- b) il veicolo, carico, è tirato verso il basso agendo sul telaio, in modo da portare il carico sull'asse motore a una volta e mezza il suo valore statico massimo; il veicolo viene quindi sbloccato di colpo e se ne analizza l'oscillazione successiva;
oppure
- c) il veicolo, carico, è tirato verso l'alto agendo sul telaio, in modo che la massa sospesa sia sollevata di 80 mm rispetto all'asse motore. Il veicolo viene poi lasciato cadere di colpo e se ne analizza l'oscillazione successiva;
oppure
- d) il veicolo, carico, è sottoposto ad altri metodi di prova qualora il costruttore abbia dimostrato in modo convincente al servizio tecnico l'equivalenza di detti metodi.

Il veicolo deve essere munito, tra l'asse motore e il telaio, direttamente sull'asse motore, di un trasduttore dello spostamento verticale. Dal tracciato fornito dal dispositivo in questione si può misurare l'intervallo di tempo tra il primo e il secondo massimo (picco) di compressione per ottenere la frequenza F e l'ampiezza dell'oscillazione, per ottenere il tasso di smorzamento. Nei carrelli ad asse tandem, i trasduttori dello spostamento verticale dovrebbero essere alloggiati tra ciascuno degli assi motori e il telaio, direttamente su questo.

▼ **B***Figura 1***Gradino per prove di sospensione***Figura 2***Riposta di smorzamento transitorio**



ALLEGATO III

TARGHETTA RELATIVA ALLE DIMENSIONI DI CUI ALL'ARTICOLO 6, PARAGRAFO 1, LETTERA a)

- I. La targhetta relativa alle dimensioni, fissata se possibile accanto a quella prevista dalla direttiva 76/114/CEE, contiene le indicazioni seguenti:
 1. Nome del costruttore⁽¹⁾.
 2. Numero di identificazione del veicolo⁽¹⁾.
 3. Lunghezza (L) del veicolo a motore, del rimorchio o del semirimorchio.
 4. Larghezza (W) del veicolo a motore, del rimorchio o del semirimorchio.
 5. Dati per la misurazione della lunghezza dei veicoli combinati:
 - la distanza (a) fra la parte anteriore del veicolo a motore e il centro del dispositivo d'aggancio (gancio di traino o ralla); nel caso di una ralla con vari punti d'aggancio, vanno indicati i valori minimo e massimo ($a_{\min}$ e $a_{\max}$);
 - la distanza (b) fra il centro del dispositivo del rimorchio (occhione) o del semirimorchio (perno d'aggancio) e la parte posteriore del rimorchio o semirimorchio; nel caso di un dispositivo con vari punti d'aggancio, vanno indicati i valori minimo e massimo ($b_{\min}$ e $b_{\max}$).

La lunghezza dei veicoli combinati è la lunghezza misurata quando il veicolo a motore, il rimorchio o il semirimorchio sono disposti in linea retta.
- II. I valori indicati sulla prova di conformità devono rispecchiare esattamente le misure effettuate direttamente sul veicolo.

⁽¹⁾ Queste indicazioni non devono essere ripetute quando il veicolo è munito di una targhetta unica contenente dati relativi ai pesi e alle dimensioni



ALLEGATO IV

PARTE A

DIRETTIVE ABROGATE

(ai sensi dell'articolo 10)

- Direttiva 85/3/CEE relativa ai pesi, alle dimensioni e a certe altre caratteristiche tecniche di taluni veicoli stradali e successive modifiche:
 - Direttiva 86/360/CEE
 - Direttiva 88/218/CEE
 - Direttiva 89/338/CEE
 - Direttiva 89/460/CEE
 - Direttiva 89/461/CEE
 - Direttiva 91/60/CEE
 - Direttiva 92/7/CEE
- Direttiva 86/364/CEE relativa alla prova di conformità dei veicoli alla direttiva 85/3/CEE relativa ai pesi, alle dimensioni e a certe altre caratteristiche tecniche di taluni veicoli stradali.

PARTE B

<i>Direttiva</i>	<i>Data limite di recepimento</i>
85/3/CEE (GU n. L 2 del 3. 1. 1985, pag. 14)	1° luglio 1986 1° gennaio 1990
86/360/CEE (GU n. L 217 del 5. 8. 1986, pag. 19)	1° gennaio 1992
86/364/CEE (GU n. L 221 del 7. 8. 1986, pag. 48)	29 luglio 1987
88/218/CEE (GU n. L 98 del 15. 4. 1988, pag. 48)	1° gennaio 1989
89/338/CEE (GU n. L 142 del 25. 5. 1989, pag. 3)	1° luglio 1991 1° gennaio 1992 1° gennaio 1993
89/460/CEE (GU n. L 226 del 3. 8. 1989, pag. 5)	
89/461/CEE (GU n. L 226 del 3. 8. 1989, pag. 7)	1° gennaio 1991
91/60/CEE (GU n. L 37 del 9. 2. 1991, pag. 37)	30 settembre 1991
92/7/CEE (GU n. L 57 del 2. 3. 1992, pag. 29)	31 dicembre 1992

ALLEGATO V

TABELLA DI CONCORDANZA

Presente direttiva	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Articolo 1 para-grafo 1	Articolo 1 para-grafo 1								
Articolo 1 para-grafo 1, lettera a)	—								
Articolo 1 para-grafo 1, lettera b)	Articolo 1 para-grafo 1, lettera b)								
Articolo 1 para-grafo 2	Articolo 1 para-grafo 2								
Articolo 2, trattini 1-4, 6-10					Articolo 1 para-grafo 2				
Articolo 2, trattini 5 e 11-12	—								
Articolo 2, ultimo comma	—								
Articolo 3 para-grafo 1	—								
Articolo 3 para-grafo 1, lettere a) e b)	Articolo 3 para-grafo 1, lettere a) e b)								
Articolo 3 para-grafo 2	Articolo 3 para-grafo 2								
Articolo 3 para-grafo 3	—								
Articolo 4	—								



Presente direttiva	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Articolo 5 lettera a)							Articolo 1 para-grafo 1		
Articolo 5 lettera b)								Articolo 1 para-grafo 1	
Articolo 6 para-grafi da 1 a 4			Articolo 1 para-grafi da 1 a 4						
Articolo 6 para-grafi 5 e 6			Articolo 2 para-grafi 1 e 2						
Articolo 7	Articolo 6								
Articolo 8						Articolo 1			
Articoli da 9 a 12	—								
Articolo 13	Articolo 9								
Allegato I	Allegato I								
Punto 1	Punto 1								
Punto 1.1, trattini 1, 2, 3, 5								Articolo 1 para-grafo 2	
Punto 1.1, trattino 4	—								
Punto 1.2, lettera a)	—								
Punto 1.2, lettera b)	—								
Punti 1.3-1.5	Punti 1.3-1.5								
Punto 1.6							Articolo 1 para-grafo 3		

Presente direttiva	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Punto 1.7								Articolo 1 para-grafo 3	
Punto 1.8	—								
Punto 2.2.2.1, lettera b)	Punto 2.2.2.1, lettera b)								
Punto 2.2.2, lettere da a) a c)	Punto 2.2.2, lettere da a) a c)								
Punto 2.2.3 Punto 2.2.4.1					Articolo 1 para-grafo 5, lettera b)				
Punto 2.2.4.2									Articolo 1 para-grafo 1, lettera a)
Punto 2.3-Punto 2.3.1					Articolo 1 para-grafo 5, lettera c)				
Punto 2.3.2-Punto 2.3.3									Articolo 1 para-grafo 1, lettere b) e c)
Punto 2.4					Articolo 1 para-grafo 5, lettera c)				
Punto 3-Punto 3.3.2	Punto 3-Punto 3.3.2								
Punto 3.4-Punto 3.4.1		Articolo 1 para-grafo 3							
Punto 3.4.2-Punto 3.5.2					Articolo 1 para-grafo 5, lettera d)				



Presente direttiva	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Punto 3.5.3									Articolo 1 paragrafo 1, lettera d)
Punto 4-Punto 4.2	Punto 4-Punto 4.2								
Punto 4.3					Articolo 1 paragrafo 5, lettera e)				
Punto 4.4							Articolo 1 paragrafo 4		
Allegato II									Allegato III
Allegato III			Allegato						