

Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

► B

RÅDETS DIREKTIV 96/53/EG

av den 25 juli 1996

om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen

(EGT L 235, 17.9.1996, s. 59)

Ändrat genom:

	Officiella tidningen		
	nr	sida	datum
► <u>M1</u> Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/7/EG av den 18 februari 2002	L 67	47	9.3.2002



RÅDETS DIREKTIV 96/53/EG

av den 25 juli 1996

om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 75 i detta,

med beaktande av kommissionens förslag⁽¹⁾,

med beaktande av Ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁽²⁾,

i enlighet med det i artikel 189c i fördraget angivna förfarandet⁽³⁾ och

med beaktande av följande:

1. Genom rådets direktiv 85/3/EEG av den 19 december 1984 om vikter, dimensioner och vissa andra tekniska egenskaper för vissa vägfordon⁽⁴⁾ fastställdes, inom ramen för den gemensamma transportpolitiken, gemensamma normer som möjliggör att vägfordonen utnyttjas bättre i trafiken mellan medlemsstaterna.
2. Direktiv 85/3/EEG har vid ett flertal tillfällen ändrats på väsentliga punkter. I samband med den nya ändringen av detta direktiv bör det därför av effektivitets- och tydlighetsskäl omarbetas och ställas samman i en enda text med rådets direktiv 86/364/EEG av den 24 juli 1986 om bevis för att fordon överensstämmer med direktiv 85/3/EEG⁽⁵⁾.
3. Skillnaderna mellan medlemsstaternas gällande normer för vikter och dimensioner för vägfordon för yrkesmässig trafik är av sådan art att det negativt kan påverka konkurrensvillkoren och utgöra ett hinder för trafiken mellan medlemsstaterna.
4. Med beaktande av subsidiaritetsprincipen bör det därför vidtas åtgärder på gemenskapsnivå för att undanröja sådana hinder.
5. Ovan nämnda normer återspeglar balansen mellan rationell och ekonomisk användning av vägfordon avsedda för yrkesmässig trafik å ena sidan och krav på underhåll av infrastrukturen, på trafiksäkerhet, på miljöskydd och skydd av levnadsbetingelserna å andra sidan.
6. De gemensamma normerna vad gäller dimensioner för fordon i trafik bör kunna bibehållas under lång tid.
7. Andra kompletterade tekniska villkor som nära sammanhänger med vikt och dimension kan tillämpas på fordon i yrkesmässig trafik som är registrerade eller tagna i bruk i en medlemsstat. Dessa villkor bör inte utgöra ett hinder mot den fria rörligheten för fordon i yrkesmässig trafik mellan medlemsstaterna.
8. Det är nödvändigt att utvidga definitionen av "tjockväggiga kylfordon" i artikel 2 i direktiv 85/3/EEG, i dess lydelse enligt direktiv 89/338/EEG⁽⁶⁾, så att medlemsstaterna på sitt territorium kan tillåta trafik med sådana kylfordon som inte längre uppfyller villkoren för isolering enligt nämnda artikel.

⁽¹⁾ EGT nr C 38, 8.2.1994, s. 3 och EGT nr C 247, 23.9.1995, s. 1.

⁽²⁾ EGT nr C 295, 22.10.1994, s. 72.

⁽³⁾ Europaparlamentets yttrande av den 15 november 1994 (EGT nr C 341, 5.12.1994, s. 39), rådets gemensamma ståndpunkt av den 8 december 1995 (EGT nr C 356, 30.12.1995, s. 13) och Europaparlamentets beslut av den 14 mars 1996 (EGT nr C 96, 4.4.1996, s. 233).

⁽⁴⁾ EGT nr L 2, 3.1.1985, s. 14. Direktivet senast ändrat genom direktiv 92/7/EEG (EGT nr L 57, 2.3.1992, s. 29).

⁽⁵⁾ EGT nr L 221, 7.8.1986, s. 48.

⁽⁶⁾ EGT nr L 142, 25.5.1989, s. 3.

▼B

9. Det är nödvändigt att uttryckligen ange begreppet ”odelbar last” för att säkerställa en enhetlig tillämpning av detta direktiv i fråga om tillstånd som utfärdas för fordon och fordonskombinationer som transporterar denna typ av last.
10. Enheten ton är allmänt använd och erkänd som mått för fordonsvikt och tillämpas därför i detta direktiv, även om den formella viktenheten är newton.
11. I samband med genomförandet av den inre marknaden bör tillämpningsområdet för detta direktiv utvidgas att omfatta nationell transport i den utsträckning det rör egenskaper som väsentligt inverkar på konkurrensvillkoren inom transportsektorn, särskilt med avseende på högsta tillåtna värden för längd och bredd på fordon och fordonskombinationer för godstransport.
12. För andra egenskaper hos fordonen tillåts medlemsstaterna att inom sitt territorium tillämpa andra värden än de som föreskrivs i detta direktiv endast på de fordon som används i nationell trafik.
13. Den högsta tillåtna längden för fordonståg som använder elastiska kopplingsanordningar når i praktiken 18,75 m vid maximal utsträckning. Samma högsta tillåtna längd bör tillåtas för fordonståg som använder stela kopplingsanordningar.
14. Den största tillåtna bredden på 2,50 m för fordon för godstransport kan invändigt ge otillräcklig plats för effektiv lastning av lastpallar, vilket resulterat i att olika toleransgränser tillämpas i medlemsstaternas lagstiftning om inrikes transporter. En övergripande anpassning till den aktuella situationen är därför nödvändig för att klarlägga de tekniska kraven, med hänsyn tagen till de trafiksäkerhetsmässiga aspekterna.
15. Om den största bredden för fordon för godstransport ökas till 2,55 m, bör denna norm också gälla bussar. För bussar bör dock en övergångsperiod föreskrivas så att berörda tillverkare kan anpassa sin produktion.
16. För att förhindra svåra skador på vägarna och för att säkerställa styrbarheten bör vid beviljande av tillstånd för eller användning av fordon luftfjädring eller likvärdig fjädring föredras framför mekanisk fjädring. Vissa maximala axeltryck bör inte överskridas och fordonet bör kunna vända 360 ° inom fastställda gränsvärden för den bana som fordonet beskriver vid vändningen.
17. Medlemsstaterna bör på sina territorier, för inrikes godstransporter, kunna tillåta användning av fordon eller fordonskombinationer vilkas dimensioner avviker från de som fastställs i detta direktiv, om dessa fordon enligt direktiv utför transporter som inte i väsentlig grad påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn, dvs. transporter som utförs med specialiserade fordon och transportverksamhet som sker enligt ett särskilt modulsystem.
18. Om transporten sker enligt ett modulsystem, bör en övergångsperiod föreskrivas för att göra det möjligt för medlemsstaterna att anpassa sin väginfrastruktur.
19. Fordon eller fordonskombinationer som tillverkats med tillämpning av ny teknik eller nya koncept enligt normer som skiljer sig från de som fastställs i detta direktiv, kan användas till lokal transport under en försöksperiod, i syfte att dra nytta av tekniska framsteg.
20. Fordon som tas i bruk före dagen för direktivets ikraftträdande och som inte överensstämmer med de i detta direktiv fastställda dimensionerna på grund av att nationella bestämmelser eller mätmetoder fram till dess varit olika, bör under en övergångsperiod fortsatt kunna användas för transport i den medlemsstat där fordonet är registrerat eller har tagits i bruk.
21. Det har gjorts framsteg vad avser antagandet av direktiven om typgodkännande av fem- och sexaxlade fordonskombinationer.

▼B

Följaktligen bör kraven på överensstämmelse med andra tekniska data än de som sammanhänger med vikt och dimensioner enligt bilaga II till direktiv 85/3/EEG upphävas.

22. Denna ändring bör likaledes göras för att undgå att reglerna strider mot internationella konventioner om vägtrafik.
23. För att underlätta kontrollen av överensstämmelse med detta direktiv är det nödvändigt att säkerställa att fordonen förses med ett bevis om sådan överensstämmelse.
24. Detta direktiv påverkar inte medlemsstaternas skyldighet att hålla tidsgränserna för överföring till nationell lagstiftning och tillämpning av de direktiv som ersätts.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Detta direktiv gäller för

▼M1

- a) dimensionerna på motorfordon i kategorierna M2 och M3 och släpvagnar till dessa i kategori 0 samt motorfordon i kategorierna N2 och N3 och släpvagnar till dessa i kategorierna 03 och 04, enligt definitionen i bilaga II till rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon⁽¹⁾,

▼B

- b) vikterna och vissa andra egenskaper hos de fordon som avses i a och som närmare anges i punkt 2 i bilaga I till detta direktiv.
2. Alla viktangivelser i bilaga I gäller som normer för användandet och avser därför lastförhållanden och inte produktionsnormer, vilka kommer att definieras i ett senare direktiv.

▼M1

3. Detta direktiv skall inte tillämpas på ledbussar som har mer än en ledad sektion.

▼B

Artikel 2

I detta direktiv avses med

- *motorfordon*: varje motordrivet fordon som för egen kraft körs på väg,
- *släpvagn*: varje fordon som är avsett att kopplas till ett motorfordon, med undantag av påhängsvagnar, och som genom sin konstruktion och utrustning är avsett för godsbefordran,
- *påhängsvagn*: varje fordon som är avsett att kopplas till ett motorfordon på så sätt att en del av påhängsvagnen vilar på motorfordonet och att en väsentlig del av dess vikt och dess lasts vikt upptas av motorfordonet, och som genom sin konstruktion och utrustning är avsett för godsbefordran,
- *fordonskombination*: antingen
 - ett fordonståg bestående av ett motorfordon med tillkopplad släpvagn, eller
 - ett ledat fordon bestående av ett motorfordon med tillkopplad påhängsvagn
- *temperaturkontrollerat fordon*: varje fordon med fast eller avtagbar överbyggnad som är särskilt utrustat för godsbefordran vid kontrollerad temperatur och vars sidoväggar inklusive isolering är minst 45 mm tjocka,
- *buss*: varje fordon med mer än nio sittplatser förarsätet medräknat som genom sin konstruktion och utrustning är avsett för befordran

⁽¹⁾ EGT L 42, 23.2.1970, s. 1. Direktivet senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/40/EG (EGT L 203, 10.8.2000, s. 9).

▼B

- av personer och deras bagage. Fordonet kan ha en eller två våningar och kan även dra en bagagesläpvagn.
- *ledbuss*: en buss som består av två fasta sektioner som är kopplade till varandra med en ledad sektion. I denna typ av fordon skall passagerarutrymmena i de två fasta sektionerna stå i förbindelse med varandra. Genom den ledade sektionen skall passagerarna kunna förflytta sig fritt mellan de fasta sektionerna. Samman- och isärkoppling av de två sektionerna skall endast kunna utföras i verkstad.
 - *största tillåtna dimensioner*: de största tillåtna dimensionerna för användning av ett fordon enligt bilaga I till detta direktiv,
 - *högsta tillåtna vikt*: den högsta tillåtna vikten för ett lastat fordon för användning i internationell trafik.
 - *högsta tillåtna axeltryck*: det högsta tillåtna trycket på en lastad axel eller axelkombination för användning i internationell trafik,
 - *odelbar last*: last som för vägtransport inte utan risk för onödiga kostnader eller skador kan delas i två eller flera dellaster och som på grund av sin storlek eller volym inte kan fraktas av ett motorfordon, en släpvagn, ett fordonståg eller ett ledat fordon som helt uppfyller bestämmelserna i detta direktiv.
 - *ton*: den vikt som en massa på ett ton har och som motsvarar 9,8 kilonewton (kN).

Alla största tillåtna dimensioner enligt bilaga I skall mätas i enlighet med bilaga I till direktiv 70/156/EEG utan positiv tolerans.

Artikel 3

1. Förutsatt att dessa fordon inte överskrider de gränsvärden som anges i bilaga I får medlemsstaterna inte vägra eller förbjuda användning inom sina territorier.
 - i internationell trafik, av fordon som är registrerade eller tagna i bruk i en annan medlemsstat, av skäl som hänför sig till vikt eller dimensioner,

▼M1

- i nationell trafik, av fordon som är registrerade eller tagna i bruk i en annan medlemsstat, på grund av dimensionerna.

▼B

Denna bestämmelse gäller även om

- a) de nämnda fordonen inte uppfyller den aktuella medlemsstatens krav vad avser vissa vikter och dimensioner som inte omfattas av bilaga I,
 - b) den behöriga myndigheten i den medlemsstat, i vilken fordonen är registrerade eller tagits i bruk, har tillåtit högsta värden som inte omfattas av artikel 4.1 och överstiger de som fastställts i bilaga I.
2. Bestämmelserna i punkt 1, andra stycket a skall emellertid inte påverka medlemsstaternas rätt att, med vederbörlig hänsyn till gemenskapsrätten, kräva att fordon som är registrerade eller tagna i bruk inom deras egna territorier skall uppfylla nationella krav på vissa vikter och dimensioner som inte behandlas i bilaga I.

3. Vad beträffar temperaturkontrollerade fordon, får medlemsstaterna begära att fordonen åtföljs av ett dokument eller en skylt om ATP-intyg, såsom anges i avtalet av den 1 september 1970 om internationella transporter av lättfördärvliga livsmedel och om specialutrustning för sådana transporter (ATP).

*Artikel 4***▼M1**

1. Medlemsstaterna skall tillåta
 - a) att fordon eller fordonskombinationer avsedda för nationella godstransporter används i normaltrafik inom deras territorier endast om dessa uppfyller kraven enligt punkterna 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 och 4.4 i bilaga I.

▼M1

b) att fordon avsedda för nationella persontransporter används i normaltrafik inom deras territorier endast om dessa uppfyller kraven enligt punkterna 1.1, 1.2, 1.4a, 1.5 och 1.5a i bilaga I.

2. Medlemsstaterna får dock tillåta

a) att fordon eller fordonskombinationer avsedda för nationella godstransporter används i trafik inom deras territorier, även om dessa inte uppfyller kraven enligt punkterna 1.3, 2, 3, 4.1 och 4.3 i bilaga I.

b) att fordon avsedda för nationella persontransporter används i trafik inom deras territorier, även om dessa inte uppfyller kraven enligt punkterna 1.3, 2, 3, 4.1 och 4.3 i bilaga I.

▼B

3. Fordon eller fordonskombinationer som överstiger högsta tillåtna dimensioner kan tillåtas att brukas i trafiken endast på särskilt tillstånd, vilket skall utfärdas av de behöriga myndigheterna utan diskriminering, eller på icke-diskriminerande villkor som skall överenskommas från fall till fall med dessa myndigheter, under förutsättning att dessa fordon eller fordonskombinationer befordrar eller är avsedda att befordra odelbar last.

4. Medlemsstaterna kan tillåta ►**M1** fordon eller fordonskombinationer som används för transport och som ◀ utför vissa nationella transporter som inte påtagligt påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn med dimensioner som avviker från de som anges i punkterna 1.1, 1.2, 1.4—1.8, 4.2 och 4.4 i bilaga I.

Transporter skall anses inte påtagligt påverka den internationella konkurrensen inom transportsektorn om endera av villkoren i punkterna a eller b är uppfyllt:

a) Transporten utförs inom en medlemsstats territorium av specialiserade fordon eller fordonskombinationer under sådana förhållanden som innebär att dessa operationer normalt inte utförs av fordon från andra medlemsstater, exempelvis transport i samband med skogsbruk och skogsindustri.

b) Den medlemsstat som tillåter transport inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer vilkas dimensioner avviker från dem som anges i bilaga I, även tillåter användningen av motorfordon, släpvagnar och påhängsvagnar som överensstämmer med de dimensioner som anges i bilaga I och som sammankopplas på så sätt att de minst uppnår den i den aktuella medlemsstaten tillåtna lastlängden, så att alla företag tillförsäkras samma konkurrensvillkor (modulsystemet).

Den medlemsstat som är tvungen att anpassa sin väginfrastruktur för att uppfylla villkoret enligt b kan emellertid fram till senast den 31 december 2003 förbjuda ►**M1** nationell trafik inom sitt territorium med fordon ◀ eller fordonskombinationer som överskrider de gällande nationella normerna för dimensioner, under förutsättning att den nationella lagstiftningen utan diskriminering fortsätter att gälla för samtliga gemenskapsföretag på ett icke-diskriminerande sätt.

Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om de åtgärder som de vidtar för att tillämpa denna punkt.

5. Medlemsstaterna får tillåta att fordon och fordonskombinationer som innehåller nya tekniker eller konstruktioner och som inte kan uppfylla ett eller flera krav enligt detta direktiv utför vissa lokala transporter under en provperiod. Medlemsstaterna skall underrätta kommissionen om detta.

6. Medlemsstaterna får tillåta att fordon eller fordonskombinationer för godsbefordran som registrerats eller tagits i bruk före direktivets ikraftträdande och vilkas dimensioner överstiger de som anges i punkterna 1, 1.1, 1.2, 1.4—1.8, 4.2 och 4.4 i bilaga I brukas i trafik inom deras egna territorier, till den 31 december 2006 på grund av förekomsten av skillnader i nationella bestämmelser eller mätmetoder.

▼ **M1**

7. Medlemsstaterna får tillåta att de bussar som registrerats eller tagits i bruk före detta direktivs genomförande och vilkas dimensioner överskrider dem som fastställs i punkterna 1.1, 1.2, 1.5 och 1.5a i bilaga I används i trafik inom deras territorier till och med den 31 december 2020.

▼ **B***Artikel 5*

Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 4.6 skall,

- a) vad avser artikel 3, ledade fordon som tagits i bruk före den 1 januari 1991 och som inte uppfyller kraven i punkterna 1.6 och 4.4 i bilaga I, anses uppfylla dessa krav, förutsatt att deras sammanlagda längd inte överstiger 15,50 m,
- b) vad avser artikel 3, de fordonståg vilkas dragfordon tagits i trafik före den 31 december 1991 och som inte uppfyller kraven i punkterna 1.7 och 1.8 i bilaga I, anses uppfylla dessa krav fram till den 31 december 1998, förutsatt att deras sammanlagda längd inte överstiger 18,00 meter.

Artikel 6

1. Medlemsstaterna skall vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de fordon som nämns i artikel 1 och som överensstämmer med detta direktiv, är försedda med ett av följande bevis:

- a) En kombination av följande två skyltar:
 - den ”tillverkarskylt” som har utformats och anbringats i enlighet med direktiv 76/114/EEG ⁽¹⁾,
 - den skylt som avser dimensioner i enlighet med bilaga III, som har utformats och anbringats i enlighet med direktiv 76/114/EEG.
- b) En enda skylt som har utformats och anbringats i enlighet med direktiv 76/114/EEG som innehåller samma uppgifter som de två skyltar som nämns i a.
- c) Ett enda dokument som har utfärdats av den behöriga myndigheten i den medlemsstat i vilken fordonet har registrerats eller tagits i bruk. Ett sådant dokument skall innehålla samma rubriker och samma uppgifter som de skyltar som nämns i a. Det skall förvaras på en plats där det är lättåtkomligt för kontroll och tillförlitligt skyddat.

2. Om fordonets egenskaper inte längre överensstämmer med de som anges på beviset om överensstämmelse, skall den medlemsstat i vilken fordonet är registrerat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att beviset om överensstämmelse ändras.

3. De i punkt 1 nämnda skyltarna och dokumenten skall av medlemsstaterna erkännas som bevis om fordonets överensstämmelse enligt detta direktiv.

4. De fordon som har erhållit bevis om överensstämmelse kan bli föremål för

- stickprovskontroller vad avser gemensamma normer om vikter,
- kontroller endast vid misstanke om att fordonet inte överensstämmer med direktivet, vad avser gemensamma normer om dimensioner.

5. Mittkolumnen i beviset om överensstämmelse om angiven vikt skall, i förekommande fall, innehålla den viktstandard inom gemenskapen som är tillämplig för fordonet i fråga. Vad avser de fordon som nämns i punkt 2.2.2 c i bilaga I, skall posten ”44 ton” stå inom parentes under högsta tillåtna vikt för fordonskombinationen.

⁽¹⁾ EGT nr L 24, 30.1.1976, s. 1. Direktivet ändrat genom kommissionens direktiv 78/507/EEG (EGT nr L 155, 13.6.1978, s. 31).

▼B

6. Varje medlemstat får, för varje fordon som registrerats eller tagits i bruk inom dess territorium, bestämma att de högsta vikter som tillåts i dess nationella lagstiftning skall anges i vänster kolumn i beviset om överensstämmelse och de tekniskt tillåtna vikterna i höger kolumn.

▼M1*Artikel 7*

Detta direktiv skall inte påverka tillämpningen av de vägtrafikbestämmelser som gäller i varje medlemsstat och som gör det möjligt att begränsa fordonens vikt och/eller dimensioner på vissa vägar eller konstbyggnader oavsett i vilken medlemsstat fordonet har registrerats eller tagits i bruk.

Detta innefattar möjligheterna att införa lokala begränsningar av största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikter för fordon som kan användas i särskilda områden eller på särskilda vägar, när den lokala infrastrukturen inte medger trafik med långa och tunga fordon, som till exempel i stadskärnor, i små byar eller på platser av särskilt naturintresse.

▼B*Artikel 8*

Artikel 3 skall inte gälla i Irland och Förenade kungariket förrän den 31 december 1998,

- a) vad avser de normer som avses i punkterna 2.2, 2.3.1, 2.2.3, 2.4 och 3.3.2 i bilaga I,
- med undantag för de ledade fordon som avses i punkt 2.2.2 om
 - i) totalvikten i lastat tillstånd inte överstiger 38 ton, och
 - ii) vikten på varje trippelaxel med det avstånd som anges i punkt 3.3.2 inte överstiger 22,5 ton.
 - med undantag för de fordon som anges i punkterna 2.2.3, 2.2.4, 2.3 och 2.4 om totalvikten i lastat tillstånd inte överstiger.
 - i) 35 ton för de fordon som anges i punkterna 2.2.3 och 2.2.4,
 - ii) 17 ton för de fordon som anges i punkt 2.3.1,
 - iii) 30 ton för de fordon som nämns i punkt 2.3.3, förutsatt att villkoren enligt den punkten och punkt 4.3 är uppfyllda,
 - iv) 27 ton för de fordon som avses i punkt 2.4,
- b) vad gäller den norm som avses i punkt 3.4 i bilaga I, med undantag för de fordon som avses i punkterna 2.2, 2.3 och 2.4 om drivaxeltvåcket inte överstiger 10,5 ton.

▼M1*Artikel 8a*

Portugal och Förenade kungariket får vägra eller förbjuda användning av bussar enligt bilaga I punkt 1.1 inom sina territorier till och med den 9 mars 2005 om dessa inte uppfyller följande kriterier när det gäller manövreringsförmåga:

- När bussen står stilla och har sina styrhjul riktade så att om fordonet rör sig dess främre yttersta punkt beskriver en cirkel med radien 12,50 m, skall ett vertikalt plan som tangerar den sida av fordonet som är vänd ut från cirkeln bestämmas genom att en linje markeras på marken. När det gäller ledbussar skall de två stela sektionerna placeras i linje med planet.
- När bussen rör sig framåt och på endera sidan följer en cirkel med radien 12,50 meter, får ingen del av bussen gå utanför det vertikala planet med mer än 0,80 meter när det gäller en oledad buss på högst 12 meter, eller med mer än 1,20 meter när det gäller en oledad buss på över 12 meter eller en ledbuss.

▼B*Artikel 9*

Vad beträffar den norm som avses i bilaga I punkt 1.2 a, får medlemsstaterna vägra eller förbjuda bruket på sina territorier av bussar, vars bredd överstiger 2,50 m, fram till den 31 december 1999.

Medlemsstaterna skall informera kommissionen om de åtgärder som vidtagits för tillämpning av denna artikel. Kommissionen skall informera övriga medlemsstater om detta.

Artikel 10

De direktiv som anges i bilaga IV del A skall upphävas vid det datum som anges i artikel 11, utan att det påverkar medlemsstaternas förpliktelser i fråga om tidsfrister för genomförande till nationell lagstiftning enligt bilaga IV del B.

Hänvisningar till de direktiv som upphävs skall tolkas som hänvisningar till detta direktiv och utläsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga V.

▼M1*Artikel 10a*

Beträffande punkt 1.5a i bilaga I skall kommissionen senast den 9 mars 2005 lägga fram en rapport om möjligheten att minska angivelsen 0,60 m i andra stycket i nämnda punkt för att förbättra säkerhetsvillkoren för manövreringsförmågan hos långa bussar. Vid behov skall rapporten åtföljas av ett lagstiftningsförslag om ändring av detta direktiv i enlighet därmed.

▼B*Artikel 11*

1. Medlemsstaterna skall sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 17 september 1997. De skall genast underrätta kommissionen om detta.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser skall de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna skall till kommissionen överlämna texterna till centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 12

Detta direktiv träder i kraft samma dag som det offentliggörs i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Artikel 13

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

▼B*BILAGA I***HÖGSTA TILLÅTNA VIKTER OCH STÖRSTA TILLÅTNA DIMENSIONER SAMT DÄRTILL HÖRANDE UPPGIFTER OM FORDON**

1. **Största tillåtna dimensioner för fordon som avses i artikel 1.1 a**
- ▼M1**
- 1.1 *Största längd*
- | | |
|-----------------------------|---------|
| — annat motorfordon än buss | 12,00 m |
| — släpvagn | 12,00 m |
| — ledat fordon | 16,50 m |
| — fordonståg | 18,75 m |
| — ledbuss | 18,75 m |
| — buss med 2 axlar | 13,50 m |
| — buss med > 2 axlar | 15,00 m |
| — buss + släpvagn | 18,75 m |
- ▼B**
- 1.2 *Största bredd*
- | | |
|---|--------|
| a) alla fordon | 2,55 m |
| b) påbyggnader för temperaturkontrollerade fordon | 2,60 m |
- 1.3 *Högsta höjd (alla fordon)* 4,00 m
- 1.4 De dimensioner som anges i 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 och 4.4 omfattar även avtagbara påbyggnader och standardiserade godsbehållare såsom containrar.
- ▼M1**
- 1.4a Om avtagbar extrautrustning, till exempel en skidbox, monteras på en buss, får fordonets längd, inbegripet extrautrustningen, inte överskrida den största tillåtna längden enligt punkt 1.1.
- ▼B**
- 1.5 Varje motorfordon eller fordonskombination som är i rörelse måste kunna vända inom en cirkelring som har en yttre radie på 12,50 m och en inre radie på 5,30 m.
- ▼M1**
- 1.5a *Ytterligare krav på bussar*
- När bussen står stilla skall ett vertikalt plan som tangerar fordonets sida och den yttre cirkelradien fastställas genom att en linje markeras på marken. För ledbussar skall de två oledade sektionerna placeras i linje med planet.
- När fordonet förs framåt in i den cirkelring som beskrivs i punkt 1.5, får ingen del av fordonet gå utanför detta vertikala plan mer än 0,60 m.
- ▼B**
- 1.6 Största avstånd mellan kopplingstappen och påhängsvagnens bakkant 12,00 m
- 1.7 Största avstånd uppmätt parallellt med fordonstågets längsgående axel från den längst fram belägna yttre punkten på lastutrymmet bakom förarhytten till den längst bak belägna yttre punkten på fordonskombinationens släpvagn, minskad med avståndet mellan motorfordonets bakkant och släpvagnens framkant 15,65 m

▼B

1.8	Största avstånd uppmätt parallellt med fordonstågets längsgående axel från den längst fram belägna yttre punkten på lastutrymmet bakom förarhytten till den längst bak belägna yttre punkten på kombinationens släpvagn	16,40 m
2.	Högsta tillåtna vikt för fordon (i ton)	
2.1	<i>Fordon som ingår i en fordonskombination</i>	
2.1.1	Tvåaxlad släpvagn	18 t
2.1.2	Treaxlad släpvagn	24 t
2.2	<i>Fordonskombinationer</i>	
2.2.1	Fordonståg med fem eller sex axlar	
	a) tvåaxlat motorfordon med treaxlad släpvagn	40 t
	b) treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad släpvagn	40 t
2.2.2	Ledade fordon med fem eller sex axlar	
	a) tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn	40 t
	b) treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn	40 t
	c) treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn, som i kombinerad transport medför en ISO-container om 40 fot	44 t
2.2.3	Fordonståg med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad släpvagn	36 t
2.2.4	Ledade fordon med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad påhängsvagn, om axelavståndet på påhängsvagnen	
2.2.4.1	Överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger eller är lika med 1,8 m	36 t
2.2.4.2	Överstiger 1,8 m	36 t
	jämte en tolerans om 2 t när den högsta tillåtna vikten för motorfordonet (18 t) och för tandemaxeln på påhängsvagnen (20 t) inte överskrids samtidigt som drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom gemenskapen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II.	
2.3	<i>Motorfordon</i>	
2.3.1	Tvåaxlade motorfordon	18 t
2.3.2	Treaxlade motorfordon	—25 t —26 t
	om drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom gemenskapen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II eller om varje drivaxel är utrustad med dubbla däck och axeltrycket inte på någon axel överstiger 9,5 t	

▼B

2.3.3	Fyraxlade motorfordon med två styraxlar	32 t	om drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom gemenskapen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II eller om varje drivaxel är utrustad med dubbla däck och axeltrycket inte på någon axel överstiger 9,5 t.
2.4	<i>Ledade bussar med tre axlar</i>	28 t	
3.	Högsta tillåtna axeltryck för fordon som avses i artikel 1.1 b (i ton)		
3.1	<i>Singelaxlar</i>		
	Singelaxel som inte är drivaxel	10 t	
3.2	<i>Tandemaxlar på släpvagnar och påhängsvagnar</i>		
	Summan av axeltrycket per tandemaxel får, om axelavståndet (d)		
3.2.1	(d < 1,0) inte överskrida (d < 1,0)	11 t	
3.2.2	överstiger eller är lika med 1,0 m och understiger 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3) inte överskrida	16 t	
3.2.3	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8) inte överskrida	18 t	
3.2.4	överstiger eller är lika med 1,8 m (1,8 ≤ d) inte överskrida	20 t	
3.3	<i>Trippelaxlar på släpvagnar och påhängsvagnar</i>		
	Summan av axeltrycket per trippelaxel får, om axelavståndet (d)		
3.3.1	understiger eller är lika med 1,3 m (d ≤ 1,3) inte överskrida	21 t	
3.3.2	överstiger 1,3 m och understiger eller är lika med 1,4 m (1,3 < d ≤ 1,4) inte överskrida	24 t	
3.4	<i>Drivaxel</i>		
3.4.1	Drivaxel på fordon som avses i 2.2.1 och 2.2.2	11,5 t	
3.4.2	Drivaxel på fordon som avses i 2.2.3, 2.2.4, 2.3 och 2.4	11,5 t	
3.5	<i>Tandemaxlar på motorfordon</i>		
	Summan av axeltrycket per tandemaxel får, om axelavståndet (d)		
3.5.1	understiger 1,0 m (d < 1,0) inte överskrida	11,5 t	
3.5.2	överstiger eller är lika med 1,0 m och understiger 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3) inte överskrida	16 t	
3.5.3	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m (1,3 m ≤ d < 1,8 m)	—18 t —19 t	om drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom gemenskapen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II eller om varje drivaxel är utrustad med dubbla däck och det högsta axeltrycket inte överskrifer 9,5 t.

▼B

4. **Därtill hörande uppgifter om fordon som avses i artikel 1.1 b**
- 4.1 *Alla fordon*
Axeltrycket på drivaxeln eller drivaxlarna på ett fordon eller en fordonskombination får inte understiga 25 % av fordonets eller fordonskombinationens totalvikt med last, när det eller den används i internationell trafik.
- 4.2 *Fordonståg*
Avståndet mellan den bakersta axeln på ett motorfordon och den främsta axeln på en släpvagn får inte understiga 3,00 m.
- 4.3 *Högsta tillåtna vikt beroende på axelavståndet*
Den högsta tillåtna vikten uttryckt i ton för ett fyraxlat fordon får inte överstiga fem gånger axelavståndet i meter mellan fordonets yttersta axlar.
- 4.4 *Påhängsvagnar*
Påhängsvagnar Det horisontella avståndet mellan kopplingstappen och en valfri punkt på påhängsvagnens framkant får inte överskrida 2,04 m.

▼B

BILAGA II

VILLKOR FÖR ATT VISSA ICKE-LUFTFJÄDRANDE SYSTEM SKALL ANSES LIKVÄRDIGA MED LUFTFJÄDRING FÖR FORDONS DRIVAXEL ELLER DRIVAXLAR

1. DEFINITION AV BEGREPPET LUFTFJÄDRING

Ett fjädringssystem skall anses vara luftfjädrat om minst 75 % av dess fjädringsverkan framkallas av luftfjädern.

2. LIKVÄRDIGHET

För att betraktas som likvärdig med luftfjädring skall fjädringen uppfylla följande krav:

- 2.1. Vid fri, vertikal transient svängning med låg frekvens av den fjädrade massan ovanför en drivaxel eller boggi skall den uppmätta frekvensen och dämpningen med fjädringen maximalt belastad ligga inom de gränser som anges i punkt 2.2-2.5.
- 2.2. Varje axel skall vara försedd med hydrauliska stötdämpare. På tandemaxlar skall stötdämparna vara så placerade att boggiernas svängning minimeras.
- 2.3. Den genomsnittliga dämpningsgraden D skall överstiga 20 % av den kritiska dämpningen med fjädringen i sitt normala tillstånd och med hydrauliska stötdämpare monterade och i funktion.
- 2.4. Dämpningsgraden D för fjädringen med samtliga hydrauliska stötdämpare avlägsnade eller tagna ur funktion får inte överstiga 50 % av D .
- 2.5. Frekvensen för den fjädrade massan ovanför drivaxeln eller boggin vid fri, vertikal transient svängning får inte överstiga 2 hertz.
- 2.6. Fjädringens frekvens och dämpning anges i punkt 3. Provningsförfarandena för mätning av frekvensen och dämpningen beskrivs i punkt 4.

3. DEFINITION AV FREKVENNS OCH DÄMPNING

Denna definition avser en fjädrad massa M (kg) på en drivaxel eller boggi. Axeln eller boggin har en total vertikal styvhet mellan vägytan och den fjädrade massan på K Newton/meter (N/m) och en total dämpningskoefficient på C Newton/meter och sekund (N/ms). Den vertikala förskjutningen av den fjädrade massan är Z . Rörelseekvationen för den fjädrade massans fria svängning är

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

Svängningsfrekvensen för den fjädrade massan F (rad/s) är:

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

Dämpningen är kritisk när $C = C_0$,

varvid

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

Dämpningsgraden som bråkdel av den kritiska dämpningen är C/C_0 .

Vid fri, transient svängning av den fjädrade massan följer massans vertikala rörelse en dämpad sinusformad bana (figur 2). Frekvensen kan beräknas genom att mäta tiden under vilken svängningscyklerna kan observeras. Dämpningen kan beräknas genom att höjden på varandra följandesvängningstoppar i samma riktning mäts. Om de högsta amplituderna för den första och andra svängningscykeln är A_1 och A_2 är dämpningsgraden D .

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

▼B

varvid \ln är amplitudförhållandets naturliga logaritm.

4. PROVNINGSFÖRFARANDE

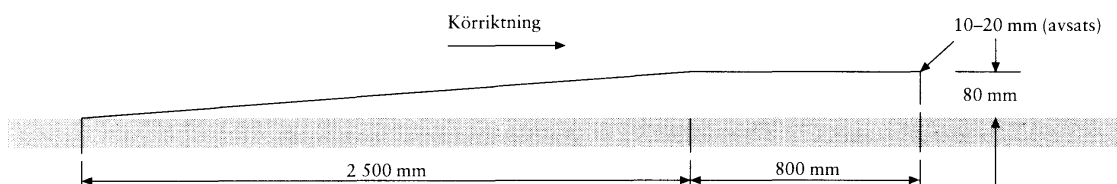
För att genom provning fastställa dämpningsgraden D , dämpningsgraden med hydrauliska stötdämpare och fjädringsfrekvensen F förfar man på något av följande sätt med det belastade fordonet:

- Fordonet körs med låg hastighet ($5 \text{ km/h} + 1 \text{ km/h}$) över ett steg på 80 mm som har den profil som anges i figur 1. Den transienta svängning som skall analyseras med avseende på frekvens och dämpning är den svängning som uppträder efter det att drivaxelns hjul har lämnat steget.
- Fordonet dras nedåt i chassit så att belastningen på drivaxeln är 1,5 gånger det maximala statiska värdet. Fordonet skall frigöras plötsligt och den påföljande svängningen analyseras.
- Fordonet dras uppåt i chassit så att den fjädrade massan lyfts 80 mm ovanför drivaxeln. Fordonet skall släppas plötsligt och den påföljande svängningen analyseras.
- Fordonet provas med någon annan metod vars likvärdighet visats av tillverkaren och som den tekniska tjänsten godtagit.

Fordonet skall vara försett med en transduktor för vertikalförskjutning mellan drivaxeln och chassit direkt ovanför drivaxeln. Från spårningen kan tidsintervallet mellan den första och andra kompressionstoppen mätas för att erhålla frekvensen F och amplitudförhållandet för att erhålla dämpningen. För dubbla drivaxlar bör transduktorer för vertikalförskjutning monteras mellan varje drivaxel och chassit rakt ovanför denna.

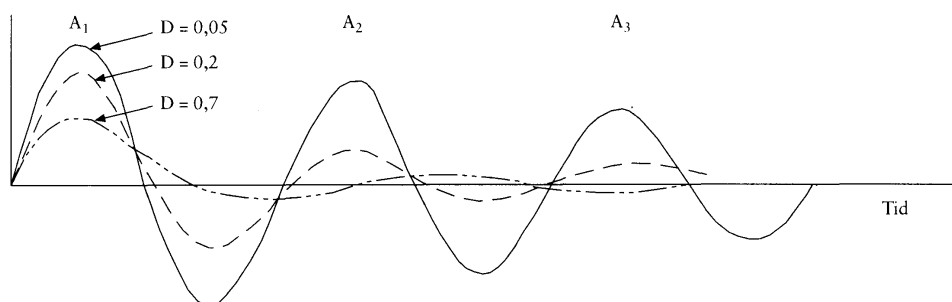
Figur 1

Steg för provning av fjädringen



Figur 2

Svängningskurva för transient dämpning



▼B

BILAGA III

SKYLTT OM DIMENSIONER SOM ANGES I ARTIKEL 6.1 a

- I. Skylten om dimensioner, i möjligaste mån anbringad bredvid skylten som avses i direktiv 76/114/EEG, måste innehålla följande uppgifter:
1. Tillverkarens namn⁽¹⁾.
 2. Fordonets identifieringsnummer⁽¹⁾.
 3. Längd (L) på motorfordonet, släpvagnen eller påhängsvagnen.
 4. Bredd (W) på motorfordonet, släpvagnen eller påhängsvagnen.
 5. Uppgifter för mätning av fordonskombinationens längd
 - avståndet (a) mellan fordonets framkant och kopplingsanordningens mittpunkt (kopplingskrok eller vändskiva); för vändskiva med flera kopplingspunkter måste det minsta och det högsta värdet anges (a_{\min} och a_{\max}),
 - avståndet (b) mellan mittpunkten på kopplingsanordningen för släpvagnen (vändskivans ring) eller påhängsvagnen (kopplingstapp) och bakkanten på släpvagnen eller påhängsvagnen; för en anordning med flera kopplingspunkter måste det minsta och det högsta värdet anges (b_{\min} och b_{\max}).Fordonskombinationens längd är längden på motorfordonet och släpvagnen eller påhängsvagnen då de placerats i rät linje efter varandra.
- II. De värden som anges i beviset om överensstämmelse skall återge exakt de mått som tagits direkt på fordonet.

⁽¹⁾ Dessa uppgifter behöver inte upprepas om fordonet är försett med en enda skylt som innehåller uppgifter både om vikter och dimensioner.



BILAGA IV

DEL A

DIREKTIV SOM UPPHÄVS

(enligt artikel 10)

- Direktiv 85/3/EEG om vikter, dimensioner och vissa andra tekniska egenskaper för vissa vägfordon samt ändringsdirektiven därav:
 - Direktiv 86/360/EEG
 - Direktiv 88/218/EEG
 - Direktiv 89/338/EEG
 - Direktiv 89/460/EEG
 - Direktiv 89/461/EEG
 - Direktiv 91/60/EEG
 - Direktiv 92/7/EEG
- Direktiv 86/364/EEG om bevis för att fordon överensstämmer med direktiv 85/3/EEG om vikter, dimensioner och vissa andra tekniska egenskaper för vissa vägfordon.

DEL B

<i>Direktiv</i>	<i>Sista dag för överföring till nationell lagstiftning</i>
85/3/EEG (EGT nr L 2, 3.1.1985, s. 14)	1 juli 1986 1 januari 1990
86/360/EEG (EGT nr L 217, 5.8.1986, s. 19)	1 januari 1992
86/364/EEG (EGT nr L 221, 7.8.1986, s. 48)	29 juli 1987
88/218/EEG (EGT nr L 98, 15.4.1988, s. 48)	1 januari 1989
89/338/EEG (EGT nr L 142, 25.5.1989, s. 3)	1 juli 1991 1 januari 1992 1 januari 1993
89/460/EEG (EGT nr L 226, 3.8.1989, s. 5)	
89/461/EEG (EGT nr L 226, 3.8.1989, s. 7)	1 januari 1991
91/60/EEG (EGT nr L 37, 9.2.1991, s. 37)	30 september 1991
92/7/EEG (EGT nr L 57, 2.3.1992, s. 29)	31 december 1992

BILAGA V

JÄMFÖRELSETABELL

Delta direktiv	85/3/EEG	86/360/EEG	86/364/EEG	88/218/EEG	89/338/EEG	89/460/EEG	89/461/EEG	91/60/EEG	92/7/EEG
Artikel 1.1	Artikel 1.1								
Artikel 1.1 a	—								
Artikel 1.1 b	Artikel 1.1 b								
Artikel 1.2	Artikel 1.2								
Artikel 2 strecksats 1-4, 6-10					Artikel 1.2				
Artikel 2 strecksats 5, 11-12	—								
Artikel 2 sista stycket	—								
Artikel 3.1	—								
Artikel 3.1 a och b	Artikel 3.1 a och b								
Artikel 3.2	Artikel 3.2								
Artikel 3.3	—								
Artikel 4	—								
Artikel 5 a							Artikel 1.1		
Artikel 5 b								Artikel 1.1	
Artikel 6, 1-4			Artikel 1.1-1.4						
Artikel 6, 5-6			Artikel 2.1-2.2						

Delta direktiv	85/3/EEG	86/360/EEG	86/364/EEG	88/218/EEG	89/338/EEG	89/460/EEG	89/461/EEG	91/60/EEG	92/7/EEG
Artikel 7	Artikel 6								
Artikel 8						Artikel 1			
Artikel 9-12	—								
Artikel 13	Artikel 9								
Bilaga I	Bilaga I								
Punkt 1	Punkt 1								
Punkt 1.1 strecksats 1, 2, 3, 5								Artikel 1.2	
Punkt 1.1 strecksats 4	—								
Punkt 1.2 a	—								
Punkt 1.2 b	—								
Punkt 1.3-1.5	Punkt 1.3-1.5								
Punkt 1.6							Artikel 1.3		
Punkt 1.7								Artikel 1.3	
Punkt 1.8	—								
Punkt 2-2.2.1 b	Punkt 2-2.2.1 b								
Punkt 2.2.2 a-c	Punkt 2.2.2 a-c								
Punkt 2.2.3, 2.2.4.1					Artikel 1.5 b				
Punkt 2.2.4.2									Artikel 1.1 a

Delta direktiv	85/3/EEG	86/360/EEG	86/364/EEG	88/218/EEG	89/338/EEG	89/460/EEG	89/461/EEG	91/60/EEG	92/7/EEG
Punkt 2.3-2.3.1					Artikel 1.5 c				
Punkt 2.3.2-2.3.3									Artikel 1.1 b-c
Punkt 2.4					Artikel 1.5 c				
Punkt 3-3.3.2	Punkt 3-3.3.2								
Punkt 3.4-3.4.1		Artikel 1.3							
Punkt 3.4.2-3.5.2					Artikel 1.5 d				
Punkt 3.5.3									Artikel 1.1 d
Punkt 4-4.2	Punkt 4-4.2								
Punkt 4.3					Artikel 1.5 e				
Punkt 4.4							Artikel 1.4		
Bilaga II									Bilaga III
Bilaga III			Bilaga						