

31996L0053

17.9.1996

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

L 235/59

**SMĚRNICE RADY 96/53/ES****ze dne 25. července 1996,****kteřou se pro určitá silniční vozidla provozovaná v rámci Společenství stanoví maximální přípustné rozměry pro vnitrostátní a mezinárodní provoz a maximální přípustné hmotnosti pro mezinárodní provoz**

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 75 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise <sup>(1)</sup>,s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru <sup>(2)</sup>,v souladu s postupem stanoveným v článku 189c Smlouvy <sup>(3)</sup>,

- (1) vzhledem k tomu, že směrnice Rady 85/3/EHS ze dne 19. prosince 1984 o hmotnostech, rozměrech a některých dalších technických charakteristikách určitých silničních vozidel <sup>(4)</sup> zavedla v rámci společné dopravní politiky společné normy dovolující lepší využívání silničních vozidel v dopravním provozu mezi členskými státy;
- (2) vzhledem k tomu, že směrnice 85/3/EHS byla při mnohých příležitostech podstatně změněna; že při příležitosti její další změny by kvůli jasnosti a racionalitě měla být znovu vydána a spojena do jednoho textu se směrnicí Rady 86/364/EHS ze dne 24. července 1986 o průkazu shody vozidel se směrnicí 85/3/EHS <sup>(5)</sup>;
- (3) vzhledem k tomu, že rozdíly mezi platnými normami členských států, pokud jde o hmotnosti a rozměry užitkových silničních vozidel, by mohly nepříznivě ovlivňovat hospodářskou soutěž a tvořit překážku dopravy mezi členskými státy;

- (4) vzhledem k tomu, že k odstranění této překážky mají být podle zásady subsidiarity přijata opatření na úrovni Společenství;
- (5) vzhledem k tomu, že uvedené normy odrážejí rovnováhu mezi racionálním a hospodárným používáním užitkových silničních vozidel a požadavky na udržování infrastruktury, bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a ochranu životního prostředí a kvalitu života;
- (6) vzhledem k tomu, že společné normy pro rozměry vozidel určených k přepravě zboží by měly zůstat dlouhodobě stabilní;
- (7) vzhledem k tomu, že technické požadavky týkající se hmotností a rozměrů vozidel lze uplatnit na užitková vozidla registrovaná nebo uvedená do provozu v členském státě; že tyto požadavky nesmějí být překážkou provozu užitkových vozidel mezi členskými státy;
- (8) vzhledem k tomu, že definice „silnostěnného chladiřského vozidla“ v článku 2 směrnice 85/3/EHS ve znění směrnice 89/388/EHS <sup>(6)</sup> má být rozšířena, aby členské státy mohly povolit chladiřským vozidlům, které už nevyhovují požadavkům na izolaci vymezeným v uvedeném článku, provoz na jejich území;
- (9) vzhledem k tomu, že je nutné vyjasnit pojem „nedělitelný náklad“ v zájmu zajištění jednotného uplatňování této směrnice, pokud jde o povolení pro vozidla nebo soupravy vozidel přepravující takové náklady;
- (10) vzhledem k tomu, že tuna je všeobecně používána a uznávána jako měrná jednotka zatížení, a je proto v této směrnici používána, přičemž se uznává, že formální jednotkou zatížení je newton;
- (11) vzhledem k tomu, že v rámci vytváření vnitřního trhu by měla oblast působnosti této směrnice být rozšířena na vnitrostátní dopravu do míry, do jaké její vlastnosti podstatně ovlivňují hospodářskou soutěž v odvětví

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 38, 8.2.1994, s. 3 a Úř. věst. C 247, 23.9.1995, s. 1.<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 295, 22.10.1994, s. 72.<sup>(3)</sup> Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 15. listopadu 1994 (Úř. věst. C 341, 5.12.1994, s. 39), společný postoj Rady ze dne 8. prosince 1995 (Úř. věst. C 356, 30.12.1995, s. 13) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 14. března 1996 (Úř. věst. C 96, 4.4.1996, s. 233).<sup>(4)</sup> Úř. věst. L 2, 3.1.1985, s. 14. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 92/7/EHS (Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 29).<sup>(5)</sup> Úř. věst. L 221, 7.8.1986, s. 48.<sup>(6)</sup> Úř. věst. L 142, 25.5.1989, s. 3.

- dopravy, zejména pokud jde o hodnoty maximální přípustné délky a šířky vozidel a souprav vozidel určených k přepravě zboží;
- (12) vzhledem k tomu, že pro ostatní charakteristiky vozidel jsou členské státy oprávněny na svém území uplatnit hodnoty odlišné od hodnot stanovených touto směrnicí pouze pro vozidla používaná ve vnitrostátním provozu;
- (13) vzhledem k tomu, že přívesové soupravy, které používají prodloužitelné systémy spráhel, dosahují ve skutečnosti při plném prodloužení maximální délky až 18,75 m; že stejná maximální délka by měla být povolena pro přívesové soupravy používající pevný systém spráhel;
- (14) vzhledem k tomu, že maximální přípustná šířka 2,50 m vozidel určených k přepravě zboží nemusí poskytnout dostatečný vnitřní prostor pro účinné nakládání palet, což vyvolalo používání odlišných dovolených odchylek ve vnitrostátním provozu nad úroveň stanovenou právními předpisy členských států; že je proto nutné všeobecné přizpůsobení současné situaci s cílem zajistit jasnost v technických požadavcích, s ohledem na vliv těchto charakteristik na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích;
- (15) vzhledem k tomu, že vzroste-li maximální šířka vozidel určených k přepravě zboží na 2,55 m, měla by být tato norma rovněž používána pro autobusy; že pokud jde o autobusy, je nicméně nutné stanovit přechodné období, které umožní dotyčným výrobcům přizpůsobit své průmyslové provozy;
- (16) vzhledem k tomu, že s cílem zabránit nadměrnému poškozování pozemních komunikací a zajistit manévrovací schopnosti by při schvalování a používání vozidel měla být dáována přednost pneumatickému nebo rovnocennému zavěšení před mechanickým zavěšením; že určité maximální hodnoty zatížení na nápravu nesmějí být překročeny a vozidlo musí být schopno otočit se o 360° při určitých mezních hodnotách pro dráhu vozidlem sledovanou;
- (17) vzhledem k tomu, že by členské státy měly mít pro vnitrostátní nákladní dopravu možnost povolit na svém území provoz vozidlům nebo soupravám vozidel s rozměry odchylnými od rozměrů stanovených v této směrnici pokud je doprava provozována takovými vozidly definována touto směrnicí jako doprava, která podstatně neovlivňuje mezinárodní hospodářskou soutěž v odvětví dopravy, tj. doprava provozovaná specializovanými vozidly a doprava podle modulového přístupu;
- (18) vzhledem k tomu, že v případě dopravy podle modulového přístupu by mělo být stanoveno přechodné období umožňující členskému státu přizpůsobit jeho infrastrukturu pozemních komunikací;
- (19) vzhledem k tomu, že by v zájmu umožnit zisk z technického pokroku mělo být povoleno provozovat místní dopravu po zkušební období vozidly nebo soupravami vozidel, při jejichž výrobě byly podle norem odchylných od norem stanovených touto směrnicí uplatněny nové technologie nebo nové koncepce;
- (20) vzhledem k tomu, že by po přechodnou dobu mělo být povoleno pokračovat v provozování dopravy vozidly uvedenými do provozu před provedením této směrnice, která vzhledem k předchozím odlišným vnitrostátním předpisům nebo způsobům měření nevyhovují rozměrům stanoveným touto směrnicí, na území členského státu, ve kterém je vozidlo registrováno nebo provozováno;
- (21) vzhledem k tomu, že byl učiněn pokrok při přijímání směrnic o schvalování typu pro soupravy vozidel o pěti a šesti nápravách; že by proto měly být zrušeny požadavky shody s charakteristikami jinými, než jsou hmotnost a rozměry podle přílohy II směrnice 85/3/EHS;
- (22) vzhledem k tomu, že tyto úpravy jsou nutné také za účelem předcházení střetu pravidel s mezinárodními smlouvami o provozu na pozemních komunikacích;
- (23) vzhledem k tomu, že za účelem usnadnění kontroly souladu s touto směrnicí je nezbytné zajistit, aby vozidla byla vybavena důkazem o tomto souladu;
- (24) vzhledem k tomu, že touto směrnicí nejsou dotčeny závazky členských států pokud jde o lhůty pro provedení směrnic, které nahrazuje tato směrnice, ve vnitrostátních právních předpisech a pro jejich použití,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

#### Článek 1

1. Tato směrnice se vztahuje na

- a) rozměry motorových vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3 a jejich přívesů kategorií O3 a O4, definovaných v příloze II směrnice Rady 70/146/EHS ze dne 6. února 1970 o sbližování právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel <sup>(1)</sup>;

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná aktem o přistoupení z roku 1994.

b) hmotnosti a některé další charakteristiky vozidel definovaných v písmenu a) a specifikovaných v bodě 2 přílohy I této směrnice.

2. Veškeré hodnoty hmotností uvedené v příloze I platí jako provozní normy a proto se vztahují k podmínkám zátěže, nikoliv k normám výroby, které budou definovány v pozdější směrnici.

### Článek 2

Pro účely této směrnice se:

- „vozidlem“ rozumí každé vozidlo poháněné silou, které jezdí po silnici vlastní silou,
- „přívěsem“ rozumí každé vozidlo konstruované a vybavené k přepravě zboží určené k připojení k motorovému vozidlu, kromě návěsu,
- „návěsem“ rozumí každé vozidlo konstruované a vybavené k přepravě zboží určené ke spřažení s motorovým vozidlem tak, že jeho část spočívá na motorovém vozidle, přičemž je podstatná část jeho hmotnosti a nákladu nesena motorovým vozidlem,
- „soupravou vozidel“ rozumí buď
  - přívěsová souprava skládající se z motorového vozidla spřaženého s přívěsem, nebo
  - návěsová souprava skládající se z motorového vozidla spřaženého s návěsem,
- „klimatizovaným vozidlem“ rozumí každé vozidlo, jehož pevné nebo pohyblivé nástavby jsou speciálně vybaveny pro přepravu zboží při řízených teplotách a jehož boční stěny včetně izolace jsou nejméně 45 mm silné,
- „autobusem“ rozumí vozidlo s více než devíti sedadly včetně sedadla řidiče, konstruované a vybavené pro přepravu cestujících a jejich zavazadel. Může mít jedno nebo dvě podlaží a také zavazadlový přívěs,
- „kloubovým autobusem“ rozumí autobus skládající se ze dvou pevných oddělení spolu spojených kloubovým úsekem. U tohoto typu vozidla musí být oddělení pro cestující v každém z pevných oddělení ve vzájemném spojení. Kloubový úsek musí dovolovat volný pohyb cestujících mezi pevnými částmi. Spojení a rozpojení obou oddělení musí být proveditelné pouze v dílně,
- „maximálními přípustnými rozměry“ rozumí maximální rozměry využitelné vozidlem podle ustanovení v příloze I této směrnice,

— „maximální přípustnou hmotností“ rozumí maximální hmotnost využitelná naloženým vozidlem v mezinárodním provozu,

— „maximálním přípustným zatížením nápravy“ rozumí maximální zatížení nápravy nebo skupiny náprav,

— „nedělitelným nákladem“ rozumí náklad, který pro účely přepravy po silnici nelze rozdělit na dva nebo více nákladů bez nepřiměřených nákladů nebo nebezpečí poškození a který vzhledem ke svým rozměrům nebo hmotnosti nemůže být přepravován motorovým vozidlem, přívěsem, přívěsovou soupravou ani kloubovým vozidlem vyhovujícím této směrnici ve všech ohledech,

— „tunou“ pro účely zatížení nápravy rozumí váha vyvinutá hmotností jedné tuny, která odpovídá hodnotě 9,8 kilonewtonů (kN).

Všechny maximální přípustné rozměry podle přílohy I se měří v souladu s přílohou I směrnice 70/156/EHS s nulovou povolenou odchylkou.

### Článek 3

1. Členský stát nesmí na svém území odmítnout nebo zakázat

— z důvodu týkajících se hmotnosti a rozměrů použití vozidel, která jsou registrována nebo uvedena do provozu v kterémkoliv jiném členském státě, v mezinárodním provozu,

— z důvodu týkajících se rozměrů použití nákladních vozidel, která jsou registrována nebo uvedena do provozu v kterémkoliv jiném členském státě, ve vnitrostátním provozu,

pokud tato vozidla vyhovují mezním hodnotám podle přílohy I.

Toto ustanovení se použije také, pokud

a) uvedená vozidla nejsou v souladu s předpisy daného členského státu, pokud jde o určité charakteristiky hmotností a rozměrů neuvedené v příloze I;

b) příslušný orgán členského státu, ve kterém jsou vozidla registrována nebo uvedena do provozu, povoluje mezní hodnoty neuvedené v odst. 1 čl. 4 překračující mezní hodnoty stanovené v příloze I.

2. Ustanovením odst. 1 druhého pododstavce písm. a) však není dotčeno právo členských států požadovat s řádným ohledem na právo Společenství soulad vozidel registrovaných nebo uvedených do provozu na jejich území s vnitrostátními požadavky na charakteristiky hmotnosti a rozměrů nezahrnutými do přílohy I.

3. Členské státy mohou požadovat, aby klimatizovaná vozidla byla vybavena osvědčením nebo štítkem podle Dohody o mezinárodních přepravách potravin podléhajících zkáze a o specializovaných prostředcích určených pro tyto přepravy (ATP) ze dne 1. září 1970.

#### Článek 4

1. Členské státy nepovolí na svém území běžný provoz vozidel nebo souprav vozidel ve vnitrostátní přepravě zboží, pokud tato vozidla nevyhovují charakteristikám stanoveným v bodech 1.1, 1.2, 1.4 až 1.8, 4.2 a 4.4 přílohy I.

2. Členské státy však mohou na svém území povolit provoz vozidel nebo souprav vozidel ve vnitrostátní přepravě zboží, pokud tato vozidla nevyhovují charakteristikám stanoveným v bodech 1.3, 2, 3, 4.1 a 4.3 přílohy I.

3. Vozidla nebo soupravy vozidel přesahující maximální rozměry mohou být vpuštěny do provozu pouze na základě zvláštních nediskriminujících povolení vydaných příslušnými orgány nebo na základě stejných nediskriminujících opatření schválených jednotlivě těmito orgány pro vozidla nebo soupravy vozidel přepravující nedělitelný náklad nebo určená k jeho přepravě.

4. Členské státy mohou na svém území povolit provoz vozidel nebo souprav vozidel používaných k přepravě zboží a provozujících určité dopravní operace, které neovlivňují podstatně mezinárodní hospodářskou soutěž v odvětví dopravy a které mají rozměry přesahující rozměry stanovené v bodech 1.1, 1.2, 1.4 až 1.8, 4.2 a 4.4 přílohy I.

Dopravní operace se považují za neovlivňující podstatně mezinárodní hospodářskou soutěž v odvětví dopravy při splnění jedné z těchto podmínek:

a) dopravní operace jsou prováděny na území členského státu specializovaným vozidlem nebo specializovanou soupravou vozidel za okolností, za kterých nejsou obvykle prováděny vozidly z ostatních členských států, například operace spojené s těžbou dřeva a lesním průmyslem;

b) členský stát, který povolí provádět dopravní operace na svém území vozidly nebo soupravami vozidel s rozměry přesahujícími rozměry stanovené v příloze I, zároveň povoluje použití motorových vozidel, přívěsů a návěsů,

kteří vyhovují rozměrům stanoveným v příloze I, v takových soupravách, které dosahují přinejmenším nákladové délky povolené v daném členském státě tak, aby každý provozovatel mohl těžit z rovných podmínek hospodářské soutěže (modulový přístup).

Zúčastněný členský stát, který musí přizpůsobit svoji silniční infrastrukturu, aby splnil podmínky písmene b), však může nejdéle do dne 31. prosince 2003 zakázat v operacích vnitrostátní přepravy zboží na svém území provoz vozidel nebo souprav vozidel překračujících platné vnitrostátní normy pro rozměry, pokud jsou nadále nediskriminujícím způsobem uplatňovány vnitrostátní právní předpisy pro všechny dopravce Společenství.

Členské státy uvědomí Komisi o opatřeních přijatých na základě tohoto odstavce.

5. Členské státy mohou povolit vozidlům nebo soupravám vozidel tvořeným novými technologiemi nebo koncepcemi, které nemohou splnit jeden nebo více požadavků této směrnice, aby po zkušební dobu prováděly určité místní dopravní operace. Členské státy o tom uvědomí Komisi.

6. Členské státy mohou povolit vozidlům nebo soupravám vozidel užívaným v nákladní dopravě a registrovaným nebo uvedeným do provozu před provedením této směrnice, aby do 31. prosince 2006 provozovaly dopravu na jejich území s rozměry přesahujícími rozměry stanovené v bodech 1.1, 1.2, 1.4 až 1.8, 4.2 a 4.4 přílohy I, je-li tento přesah způsoben odlišnými vnitrostátními předpisy nebo metodami měření.

#### Článek 5

Aniž je dotčen čl. 4 odst. 6, považují se

a) návěsové soupravy uvedené do provozu před 1. lednem 1991, které nevyhovují specifikacím obsaženým v bodech 1.6 a 4.4 přílohy I, pro účely článku 3 za vyhovující těmto specifikacím, pokud nepřesahují celkovou délku 15,50 m;

b) přívěsové soupravy, jejichž motorová vozidla byla dána do provozu před 31. prosincem 1991 a která nevyhovují specifikacím obsaženým v bodech 1.7 a 1.8 přílohy I, pro účely článku 3 do 31. prosince 1998 za vyhovující těmto specifikacím, pokud nepřesahují celkovou délku 18,00 m.

#### Článek 6

1. Členské státy přijmou opatření nezbytná k zajištění, aby vozidla uvedená v článku 1, která jsou v souladu s touto směrnicí, byla opatřena jedním z těchto důkazů:

- a) kombinací těchto dvou štítků:
- „výrobního štítku“ stanoveného a připevněného v souladu se směrnicí 76/114/EHS <sup>(1)</sup>,
  - štítku rozměrů v souladu s přílohou III stanoveného a připevněného v souladu se směrnicí 76/114/EHS;
- b) jedním štítkem stanoveným a připevněným v souladu se směrnicí 76/114/EHS a obsahujícím informace obou štítků uvedených pod písmenem a);

- c) jedním dokladem vydaným příslušnými orgány členského státu, ve kterém je vozidlo registrováno nebo uvedeno do provozu. Tento doklad má stejná záhlaví a informace jako štítky uvedené v písmenu a). Je uchováván na místě snadno dostupném kontrole a přiměřeně chráněn.

2. Pokud charakteristiky vozidla již neodpovídají charakteristikám uvedeným v důkazu souladu, přijme členský stát, ve kterém je vozidlo registrováno, nezbytná opatření ke změně důkazu shody.

3. Štítky a doklady podle odstavce 1 jsou uznávány členskými státy jako důkaz shody ve smyslu této směrnice.

4. Vozidla nesoucí důkaz shody mohou podléhat

— pokud jde o společné normy hmotnosti, namátkovým kontrolám,

— pokud jde o společné normy rozměrů, pouze kontrolám při podezření na nesoulad s touto směrnicí.

5. Prostřední sloupec důkazu shody vztahující se k hmotnostem případně uvádí normy hmotnosti Společenství použitelné na dané vozidlo. Pokud jde o vozidla podle bodu 2.2.2 písm. c) přílohy I, položka „44 tun“ je uvedena v závorce pod položkou maximální přípustná hmotnost soupravy vozidel.

6. Každý členský stát může rozhodnout ve vztahu ke každému vozidlu registrovanému nebo uvedenému do provozu na jeho území, že maximální hmotnost přípustná podle jeho

vnitrostátních právních předpisů se uvádí v levém sloupci důkazu shody a technicky přípustná hmotnost v pravém sloupci.

#### Článek 7

Tato směrnice nebrání uplatňování platných předpisů členských států o provozu na pozemních komunikacích, které povolují omezení hmotnosti a rozměrů vozidel na určitých pozemních komunikacích nebo stavebních objektech bez ohledu na stát, kde je vozidlo registrováno.

#### Článek 8

Článek 3 se nepoužije v Irsku a Spojeném království do 31. prosince 1998,

- a) pokud jde o normy uvedené v bodech 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 a 3.3.2 přílohy I:

— kromě návěsových souprav podle bodu 2.2.2, pokud

- i) maximální přípustná hmotnost nepřesahuje 38 tun;
- ii) zatížení na každou trojnápravu při roztečích podle bodu 3.3.2 nepřesahuje 22,5 tun,

— kromě vozidel podle bodů 2.2.3, 2.2.4, 2.3 a 2.4, pokud maximální přípustná hmotnost nepřesahuje

- i) 35 tun pro vozidla podle bodů 2.2.3 a 2.2.4;
- ii) 17 tun pro vozidla podle bodu 2.3.1;
- iii) 30 tun pro vozidla podle bodu 2.3.3, podléhající shodě s podmínkami uvedeného bodu a bodu 4.3;

iv) 27 tun pro vozidla podle bodu 2.4;

- b) pokud jde o normu uvedenou v bodě 3.4 přílohy I, kromě vozidel podle bodů 2.2, 2.3 a 2.4, pokud zatížení na nápravu nepřesahuje 10,5 tun.

#### Článek 9

Pokud jde o normu uvedenou v bodě 1.2 písm. a) přílohy I, může členský stát do 31. prosince 1999 na svém území odmítnout nebo zakázat používání autobusů s šířkou přesahující 2,50 m.

Členské státy uvědomí Komisi o opatřeních přijatých na základě tohoto článku. Komise o tom informuje ostatní členské státy.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 24, 30.1.1976, s. 1. Směrnice ve znění směrnice Komise 78/507/EHS (Úř. věst. L 155, 13.6.1978, s. 31).

#### Článek 10

Směrnice uvedená v části A přílohy IV se zrušuje ode dne uvedeného v článku 11, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení podle části B přílohy IV.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze V.

#### Článek 11

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 17. září 1997. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

#### Článek 12

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

#### Článek 13

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 25. července 1996.

Za Radu  
předseda  
H. COVENEY

## PŘÍLOHA I

## MAXIMÁLNÍ HMOTNOSTI A ROZMĚRY A SOUVISEJÍCÍ CHARAKTERISTIKY VOZIDEL

1. **Maximální přípustné rozměry vozidel podle čl. 1 odst. 1 písm. a)**
- 1.1 *Maximální délka:*
- |                      |         |
|----------------------|---------|
| — motorové vozidlo   | 12,00 m |
| — přívěs             | 12,00 m |
| — návěsová souprava  | 16,50 m |
| — přívěsová souprava | 18,75 m |
| — kloubový autobus   | 18,00 m |
- 1.2 *Maximální šířka*
- |                                     |        |
|-------------------------------------|--------|
| a) všechna vozidla                  | 2,55 m |
| b) nástavby klimatizovaných vozidel | 2,60 m |
- 1.3 *Maximální výška (všechna vozidla)* 4,00 m
- 1.4 Výměnné nástavby a standardní nákladní položky jako kontejnery jsou zahrnuty v rozměrech specifikovaných v bodech 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 a 4.4
- 1.5 Každé pohyblivé se motorové vozidlo, nebo pohyblivé se souprava vozidel musí být schopné otočit se v kruhu, ve kterém nejsou překážky, o vnějším poloměru 12,50 m a vnitřním poloměru 5,30 m
- 1.6 Největší vzdálenost mezi osou čepu sedla tahače a zadním čelem návěsu 12,00 m
- 1.7 Největší vzdálenost měřená souběžně s podélnou osou přívěsově soupravy od nejpřednějšího vnějšího bodu nákladového prostoru za kabinou k nejzadnějšímu vnějšímu bodu přívěsu soupravy vozidel, minus vzdálenost mezi zadním čelem táhacím vozidla a předním čelem přívěsu 15,65 m
- 1.8 Největší vzdálenost měřená souběžně s podélnou osou přívěsově soupravy od nejpřednějšího vnějšího bodu nákladového prostoru za kabinou k nejzadnějšímu vnějšímu bodu přívěsu soupravy vozidel 16,40 m
2. **Maximální přípustná hmotnost vozidla (v tunách)**
- 2.1 *Vozidla tvořící část soupravy vozidel*
- |                            |        |
|----------------------------|--------|
| 2.1.1 Dvounápravový přívěs | 18 tun |
|----------------------------|--------|

2.1.2	Třinápravový přívěs	24 tun
2.2	<i>Soupravy vozidel</i>	
2.2.1	Přívěsové soupravy s pěti, nebo šesti nápravami	
	a) dvounápravové motorové vozidlo s třinápravovým přívěsem	40 tun
	b) třinápravové motorové vozidlo s dvounápravovým, nebo třinápravovým přívěsem	40 tun
2.2.2	Návěsová souprava s pěti nebo šesti nápravami	
	a) dvounápravové motorové vozidlo s třinápravovým návěsem	40 tun
	b) třinápravové vozidlo s dvounápravovým, nebo tří nápravovým návěsem	40 tun
	c) třinápravové motorové vozidlo s dvounápravovým, nebo třinápravovým návěsem přepravujícím čtyřicet stop dlouhý kontejner ISO soupravou vozidel	44 tun
2.2.3	Přívěsová souprava o čtyřech nápravách skládající se z dvounápravového motorového vozidla a dvounápravového přívěsu	36 tun
2.2.4	Návěsové soupravy se čtyřmi nápravami skládající se z dvounápravového motorového vozidla a dvounápravového návěsu, je-li vzdálenost mezi nápravami návěsu:	
2.2.4.1	1,3 m nebo větší, ale ne více než 1,8m	36 tun
2.2.4.2	větší než 1,8 m	36 tun
		+ 2 tuny navíc, je-li dodržena maximální přípustná hmotnost motorového vozidla (18 tun) a maximální přípustná hmotnost tandemové nápravy návěsu (20 tun) a hnací náprava je vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením, nebo zavěšením uznaným jako rovnocenné v rámci Společenství podle přílohy II
2.3	<i>Motorová vozidla</i>	
2.3.1	Dvounápravová motorová vozidla	18 tun
2.3.2	Třinápravová vozidla	— 25 tun — 26 tun
		je-li hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a pneumatickým zavěšením, nebo zavěšením uznaným jako rovnocenné v rámci Společenství podle přílohy II, nebo je-li každá hnací náprava vybavena dvojitými pneumatikami a maximální zatížení nápravy nepřesahuje 9,5 tun
2.4	<i>Třinápravové kloubové autobusy</i>	28 tun



3.	<b>Maximální přípustné zatížení nápravy vozidel podle čl. 1 odst. 1 písm. b) (v tunách)</b>	
3.1	<i>Jednotlivé nápravové</i> Jedna náprava, která není hnací	10 tun
3.2	<i>Tandemové nápravy přívěsů a návěsů</i> Součet zatížené tandemové nápravy nesmí přesáhnout hodnotu uvedenou v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:	
3.2.1	menší než 1 m ( $d < 1,0$ )	11 tun
3.2.2	od 1,0 m do 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 tun
3.2.3	od 1,3 m a menší než ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 tun
3.2.4	1,8 m nebo více ( $1,8 \leq d$ )	20 tun
3.3	<i>Třínápravové přívěsy a návěsy</i> Součet zatížení trojnápravy nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:	
3.3.1	1,3 m nebo méně ( $d \leq 1,3$ )	21 tun
3.3.2	nad 1,3 m do 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	24 tun
3.4	<i>Hnací náprava</i>	
3.4.1	Hnací náprava vozidel podle 2.2.1 a 2.2.2	11,5 tun
3.4.2	Hnací náprava vozidel podle 2.2.3, 2.2.4, 2.3. a 2.4	11,5 tun
3.5	<i>Tandemové nápravy motorových vozidel</i> Součet zatížení na tandemovou nápravu nesmí přesáhnout hodnotu v pravém sloupci, je-li vzdálenost (d) mezi nápravami:	
3.5.1	menší než 1 m ( $d < 1,0$ )	11,5 tun
3.5.2	1,0 m nebo větší, ale méně než 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 tun
3.5.3	1,3 m nebo větší, ale méně než 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	— 18 tun — 19 tun

je-li hnací náprava vybavena dvojími pneumatikami a pneumatickým zavěšením, nebo zavěšením uznaným jako rovnocenné v rámci Společenství podle přílohy II, nebo nepřevyšuje-li nejvyšší zatížení nápravy 9,5 tuny

4. **Charakteristiky související s vozidly podle čl. 1 odst. 1 písm. b)**
- 4.1 *Všechna vozidla*  
Zatížení hnací nápravy, nebo hnací nápravy vozidla nebo soupravy vozidel, nesmí být nižší než 25 % maximální přípustné hmotnosti vozidla, nebo soupravy vozidel, je-li používáno v mezinárodní dopravě
- 4.2 *Přívěsové soupravy*  
Vzdálenost mezi zadní nápravou motorového vozidla a přední nápravou přívěsu nesmí být menší než 3,00 m
- 4.3 *Maximální přípustná hmotnost v závislosti na rozvoru kol*  
Maximální přípustná hmotnost čtyřnápravového motorového vozidla v tunách nesmí překročit pětinásobnou vzdálenost v metrech mezi nejzadnější přední a nejzadnější zadní nápravou vozidla
- 4.4 *Návěsy*  
Vzdálenost měřená horizontálně mezi osou čepu sedla tahače a kterýmkoliv bodem v předu návěsu nesmí překročit 2,04 m
-

## PŘÍLOHA II

**PODMÍNKY ROVNOCENNOSTI MEZI PNEUMATICKÝMI SYSTÉMY ZAVĚŠENÍ A JINÝMI SYSTÉMY ZAVĚŠENÍ HNACÍ NÁPRAVY (HNACÍCH NÁPRAV) VOZIDEL**

## 1. DEFINICE PNEUMATICKÉHO ZAVĚŠENÍ

Systém zavěšení je považován za pneumatický, jestliže nejméně 75 % účinku odpružení je způsobováno pneumatickým odpružením.

## 2. ROVNOCENNOST S PNEUMATICKÝM ZAVĚŠENÍM

Zavěšení považované za rovnocenné pneumatickému zavěšení musí splňovat toto:

- 2.1. během přechodné nízké frekvence vertikálního kmitání hmotnosti odpružených částí vozidla nad hnací nápravou, nebo podvozkem musí měřená frekvence a tlumení při nejvyšším zatížení zavěšení klesnout v mezích definovaných v bodech 2.2 až 2.5;
- 2.2. každá náprava musí být vybavena hydraulickými tlumiči. Na tandemových podvozkových nápravách musí být tlumiče umístěny tak, aby minimalizovaly kmitání podvozků;
- 2.3. průměrný tlumicí koeficient D musí činit více než 20 % kritického tlumení pro zavěšení za normálních podmínek a to při instalovaných a funkčních hydraulických tlumičích;
- 2.4. tlumicí koeficient D pro zavěšení při odstranění všech hydraulických tlumičů, nebo při jejich vyřazení z funkce, nesmí činit více než 50 % D;
- 2.5. frekvence odpružených částí vozidla nad hnací nápravou, nebo podvozkem při volném přechodném vertikální kmitání nesmí být vyšší než 2,0 Hz;
- 2.6. frekvence a tlumení zavěšení jsou uvedeny v odstavci 3. Postupy zkoušek měřících frekvenci a tlumení jsou stanoveny v odstavci 4.

## 3. DEFINICE FREKVENCE A TLUMENÍ

V této definici je brána v úvahu hmotnost M (kg) odpružených částí vozidla nad hnací nápravou nebo podvozkem. Náprava, nebo podvozek mají celkovou vertikální tuhost K newtonů/metr (N/m) měřeno mezi povrchem silnice a odpruženými částmi vozidla a celkový tlumicí koeficient C newtonů na metr za sekundu (N.s/m). Vertikální posunutí odpružených částí vozidla je Z. Rovnice změny polohy pro volné kmitání odpružených částí vozidla je:

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

Frekvence kmitání odpružených částí vozidla F (rad/sec) je:

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

Tlumení je kritické, jestliže  $C = C_0$ ,

kde

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

Tlumicí poměr jako zlomek kritického tlumení je  $C/C_0$ .

V průběhu volné přechodné oscilace odpružených částí vozidla sleduje vertikální změna polohy hmotnosti odpružených částí vozidla tlumicí sinusovou stopu (graf 2). Frekvenci lze odhadnout měřením doby pro tolik oscilačních cyklů, které je možno pozorovat. Tlumení lze odhadnout měřením výšky vrcholů kmitání jdoucích za

sebou ve stejném směru. Jestliže je vrcholová amplituda prvního a druhého cyklu kmitání  $A_1$  a  $A_2$ , pak je tlumicí koeficient  $D$ :

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

přičemž „ln“ je přirozený logaritmus poměru amplitud.

#### 4. POSTUP PŘEZKOUŠENÍ

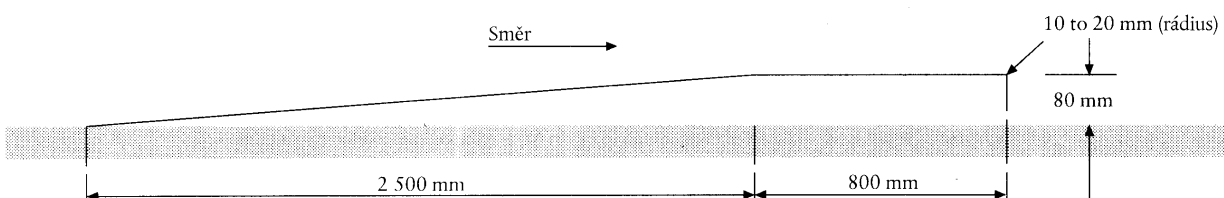
K provedení zkoušky k zjištění tlumicího koeficientu  $D$ , tlumicího koeficientu při odstranění hydraulických tlumičů a frekvence odpružení  $F$ , má naložené vozidlo buď:

- jet malou rychlostí ( $5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$ ) přes práh o  $80 \text{ mm}$  a profilu dle grafu 1. Přechodné kmitání, jehož frekvence a tlumení má být analyzováno nastane poté, co kola hnací nápravy opustila práh, nebo
- být stlačeno svým podvozkem tak, aby zatížení hnací nápravy bylo 1,5 krát větší než nejvyšší statická hodnota. Stlačené vozidlo je náhle uvolněno a následné kmitání je analyzováno, nebo
- být vytáhnuto svým podvozkem tak, aby hmotnost odpružených částí vozidla byla zdvižena o  $80 \text{ mm}$  nad hnací nápravu. Vozidlo takto podržené je náhle spuštěno a následné kmitání je analyzováno, nebo
- být podrobena ostatním postupům, jestliže byly výrobcem v souladu s požadavky technického odboru prokázáno, že jsou rovnocenné.

Vozidlo má být vybaveno převodníkem vertikálního posunu mezi hnací nápravou a podvozkem, a to přímo nad hnací nápravou. Pomocí diagramu lze změřit časovou prodlevu mezi prvním a druhým vrcholem komprese a získat tak frekvenci  $F$  a koeficient amplitudy a tím získat i koeficient tlumení. Pro podvozky se zdvojeným řízením mají být převodníky vertikálního posunu umístěny mezi každou hnací nápravou a přímo nad podvozkem.

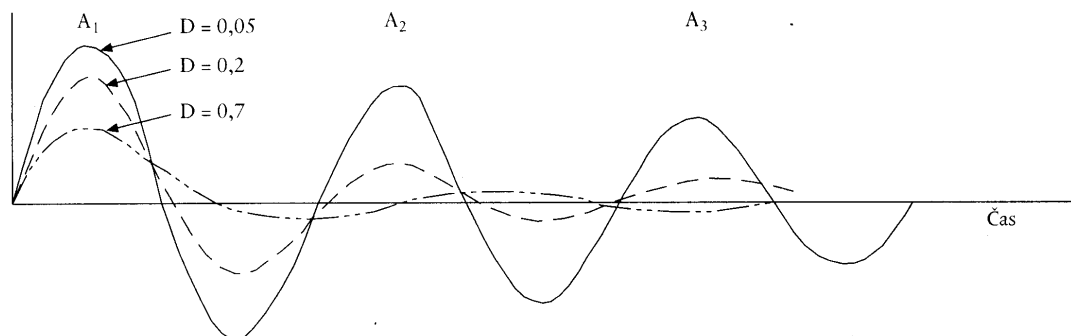
Graf 1

#### Schod ke zkoušce pružení



Graf 2

#### Křivka tlumeného přechodu



## PŘÍLOHA III

## ŠTÍTEK ROZMĚRŮ PODLE ČL. 6 ODS. 1 PÍSM. a)

- I. Štítek rozměrů umístěný pokud možno co nejbližše štítku podle směrnice 76/114/EHS musí obsahovat tyto údaje:
1. jméno výrobce <sup>(1)</sup>;
  2. identifikační číslo vozidla <sup>(1)</sup>;
  3. délku motorového vozidla, přívěsu nebo návěsu (L);
  4. šířku motorového vozidla, přívěsu nebo návěsu (W);
  5. údaje o měření délky soupravy vozidel:
    - vzdálenost (a) mezi předním čelem motorového vozidla a středem spojovacího zařízení (háček spřáhla nebo sedlo tahače návěsů); v případě sedlové spojky s několika spojovacími místy musí být udány největší a nejmenší hodnoty ( $a_{\min}$  a  $a_{\max}$ ).
    - vzdálenost (b) mezi středem spojovacího zařízení přívěsu (čep sedla tahače) nebo návěsu (čep sedla návěsu) a zadním čelem přívěsu nebo návěsu; v případě zařízení s více spojovacími místy musí být udány nejmenší a největší hodnoty ( $b_{\min}$  a  $b_{\max}$ ).
- Délka soupravy vozidel je délka motorového vozidla a přívěsu nebo návěsu umístěných v rovné linii za sebou.
- II. Hodnoty udávané v důkazu shody přesně odpovídají měřením provedeným přímo na vozidle.

---

<sup>(1)</sup> Tuto informaci není nutné opakovat, jestliže vozidlo má štítek obsahující údaje jak o hmotnosti, tak rozměrech.

## PŘÍLOHA IV

## ČÁST A

## ZRUŠENÉ SMĚRNICE

(podle článku 10)

- směrnice 83/3/EHS o hmotnostech, rozměrech a některých dalších technických charakteristikách určitých silničních vozidel a její následující změny:
  - směrnice 86/360/EHS
  - směrnice 88/218/EHS
  - směrnice 89/338/EHS
  - směrnice 89/460/EHS
  - směrnice 89/461/EHS
  - směrnice 91/60/EHS
  - směrnice 92/2/7/EHS
- směrnice 86/364/EHS o důkazu shody vozidel se směrnicí 85/3/EHS o hmotnostech, rozměrech a některých dalších technických charakteristikách určitých silničních vozidel.

## ČÁST B

<i>Směrnice</i>	<i>Lhůta pro provedení</i>
85/3/EHS (Úř. věst. L 2, 3.1.1985, s. 14)	1. července 1986 1. ledna 1990
86/360/EHS (Úř. věst. L 217, 5.8.1986, s. 19)	1. ledna 1992
86/364/EHS (Úř. věst. L 221, 7.8.1986, s. 48)	29. července 1987
88/218/EHS (Úř. věst. L 98, 15.4.1988, s. 48)	1. ledna 1989
89/338/EHS (Úř. věst. L 142, 25.5.1989, s. 3)	1. července 1991
89/460/EHS (Úř. věst. L 226, 3.8.1989, s. 5)	1. ledna 1993
89/461/EHS (Úř. věst. L 226, 3.8.1989, s. 7)	1. ledna 1991
91/60/EHS (Úř. věst. L 37, 9.2.1991, s. 37)	30. září 1991
92/7/EHS (Úř. věst. L 57, 2.3.1992, s. 29)	31. prosince 1992

PŘÍLOHA V  
SROVNÁVACÍ TABULKA

Tato směrnice	85/3/EHS	86/360/EHS	86/364/EHS	88/218/EHS	89/338/EHS	89/460/EHS	89/461/EHS	91/60/EHS	92/7/EHS
čl. 1 odst. 1	Čl. 1 odst. 1								
čl. 1 odst. 1 písm. a)	—								
čl. 1 odst. 1 písm. b)	čl. 1 odst. 1 písm. b)								
čl. 1 odst. 2	čl. 1 odst. 2								
článek 2 odrážka 1 až 4 a 6 až 10					čl. 1 odst. 2				
článek 2 odrážka 5, 11 a 12	—								
článek 2 poslední odstavec	—								
čl. 3 odst. 1	—								
čl. 3 odst. 1 písm. a) a b)	čl. 3 odst. 1 písm. a) a b)								
čl. 3 odst. 2	čl. 3 odst. 2								
čl. 3 odst. 3	—								
článek 4	—								
čl. 5 písm. a)							čl. 1 odst. 1		
čl. 5 písm. b)								čl. 1 odst. 1	
článek 6 (1 až 4)			článek 1 (1 až 4)						





Tato směrnice	85/3/EHS	86/360/EHS	86/364/EHS	88/218/EHS	89/338/EHS	89/460/EHS	89/461/EHS	91/60/EHS	92/7/EHS
bod 2.3 až 2.3.1					čl. 1 odst. 5 písm. c)				
bod 2.3.2 až 2.3.3									čl. 1 odst. 1 písm. b) až c)
bod 2.4					čl. 1 odst. 5 písm. c)				
bod 3 až 3.3.2	bod 3 až 3.3.2								
bod 3.4 až 3.4.1	čl. 1 odst. 3								
bod 3.4.2 až 3.5.2					čl. 1 odst. 5 písm. d)				
bod 3.5.3									čl. 1 odst. 1 písm. d)
bod 4 až 4.2	bod 4 až 4.2								
bod 4.3					čl. 1 odst. 5 písm. e)				
bod 4.4.							čl. 1 odst. 4		
příloha II									příloha III
příloha III		příloha							