

Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

► B

RÅDETS DIREKTIV 96/53/EG

af 25. juli 1996

om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet

(EFT L 235 af 17.9.1996, s. 59)

Ændret ved:

| | nr. | Tidende side | dato |
|--|------|-----------------|----------|
| ► <u>M1</u> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/7/EF af 18. februar 2002 | L 67 | 47 | 9.3.2002 |



RÅDETS DIREKTIV 96/53/EG

af 25. juli 1996

om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁽¹⁾,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁽²⁾,

i henhold til fremgangsmåden i traktatens artikel 189 C⁽³⁾, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Der er som led i den fælles transportpolitik ved Rådets direktiv 85/3/EØF af 19. december 1984 om vægt, dimensioner og visse andre tekniske data for visse landevejskøretøjer⁽⁴⁾ fastsat fælles normer, således at disse køretøjer bliver mere velegnede til transport mellem medlemsstaterne;
- (2) der er flere gange blevet foretaget væsentlige ændringer i direktiv 85/3/EØF; i forbindelse med den nye ændring af direktivet bør det derfor af hensyn til overskueligheden og af praktiske hensyn helt omredigeres og samles med Rådets direktiv 86/364/EØF af 24. juli 1986 om bevis for køretøjers overensstemmelse med direktiv 85/3/EØF⁽⁵⁾, til én tekst;
- (3) forskellene mellem de i medlemsstaterne gældende normer for vægt og dimensioner for vej køretøjer til erhvervsformål kan forringe konkurrencevilkårene og besværliggøre transport mellem medlemsstaterne;
- (4) i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet bør der på fællesskabsplan tages skridt til at fjerne sådanne hindringer;
- (5) ovennævnte normer er udtryk for en ligevægt mellem en rationel og økonomisk anvendelse af vej køretøjer til erhvervsformål, behovet for vedligeholdelse af infrastruktur, kravene til færdselsikkerhed og beskyttelse af miljø og livsvilkår;
- (6) der bør skabes grundlag for, at de fælles normer for dimensioner for godstransportkøretøjer kan være uændret i en længere periode;
- (7) der kan for erhvervskøretøjer, der er indregistreret eller taget i brug i en medlemsstat, gælde supplerende beslægtede tekniske betingelser vedrørende vægt og dimensioner; sådanne betingelser må ikke udgøre en hindring for erhvervskøretøjers anvendelse til transport mellem medlemsstaterne;
- (8) definitionen af »kølevogn med svær sidevæg« i artikel 2 i direktiv 85/3/EØF, som ændret ved direktiv 89/338/EØF⁽⁶⁾, bør udvides, således at medlemsstaterne på deres område kan tillade anvendelse af kølevogne, der ikke længere opfylder kravene til isolering som omhandlet i nævnte artikel;

⁽¹⁾ EFT nr. C 38 af 8. 2. 1994, s. 3 og EFT nr. C 247 af 23. 9. 1995, s. 1.

⁽²⁾ EFT nr. C 295 af 22. 10. 1994, s. 72.

⁽³⁾ Europa-Parlamentets udtalelse af 15. november 1994 (EFT nr. C 341 af 5. 12. 1994, s. 39), Rådets fælles holdning af 8. december 1995 (EFT nr. C 356 af 30. 12. 1995, s. 135) og Europa-Parlamentets afgørelse af 14. marts 1996 (endnu ikke offentliggjort i Tidende).

⁽⁴⁾ EFT nr. L 2 af 3. 1. 1985, s. 14. Direktivet er senest ændret ved direktiv 92/7/EØF (EFT nr. L 57 af 2. 3. 1992, s. 29).

⁽⁵⁾ EFT nr. L 221 af 7. 8. 1986, s. 48.

⁽⁶⁾ EFT nr. L 142 af 25. 5. 1989, s. 3.

▼B

- (9) begrebet »udelelig last« bør defineres for at sikre ensartet anvendelse af direktivets bestemmelser om tilladelse til benyttelse af køretøjer eller vogntog til transport af denne type last;
- (10) enheden ton er almindeligt anerkendt og anvendt som enhed til måling af køretøjers vægt; den benyttes derfor i dette direktiv, selv om den formelt korrekte vægtenhed er newton;
- (11) med henblik på gennemførelsen af det indre marked bør direktivets anvendelsesområde udvides til at gælde for national transport, da det indeholder køretøjsparametre, der har en væsentlig indvirkning på konkurrencevilkårene i transportsektoren, herunder navnlig største tilladte længde og største tilladte bredde for køretøjer og vogntog til godstransport;
- (12) medlemsstaterne kan, for så vidt angår andre køretøjsparametre på deres område og udelukkende for køretøjer i indenlandsk trafik, tillade anvendelse af værdier, der afviger fra de i dette direktiv fastlagte;
- (13) den største længde for vogntog, der anvender elastiske tilkoblingsanordninger, når i praksis op på 18,75 m ved maksimal udvidelse; der bør tillades samme største længde for vogntog, der anvender stive tilkoblingsanordninger;
- (14) den største tillade bredde på 2,50 m for køretøjer til godstransport giver undertiden for lidt indvendig plads til effektiv lastning af paller, hvilket har medført, at medlemsstaterne anvender større tolerancer i deres lovgivning for indenlandsk transport; der er derfor behov for en generel tilpasning til de faktiske forhold i form af en præcisering af de tekniske krav, idet der samtidig skal tages hensyn til de hermed forbundne trafikikkerhedsmæssige aspekter;
- (15) hvis den største bredde for køretøjer til godstransport hæves til 2,55 m, bør denne norm også gælde for busser; der bør dog for busser fastsættes en overgangsperiode, således at fabrikanterne kan tilpasse deres produktionsanlæg;
- (16) for at hindre en uforholdsmæssig stor beskadigelse af vejene og for at sikre manøvredegytighed bør der ved tilladelse og brug af køretøjer foretrækkes luftaffjedring frem for mekanisk affjedring; overskridelse af bestemte maksimale akseltryk bør forhindres, og køretøjet skal kunne foretage en vending på 360° inden for bestemte grænseværdier for den fulgte bane;
- (17) medlemsstaterne bør inden for indenlandsk godstransport kunne tillade anvendelse på deres område af køretøjer eller vogntog, hvis dimensioner afviger fra de i direktivet fastsatte, såfremt disse køretøjer benyttes til transportvirksomhed, der som fastlagt i dette direktiv ikke i væsentlig grad indvirker på den internationale konkurrence i transportsektoren, det vil sige transportvirksomhed udført ved hjælp af specielt indrettede køretøjer og transportvirksomhed efter modulær fremgangsmåde;
- (18) der bør for transportvirksomhed efter modulær fremgangsmåde fastsættes en overgangsperiode, således at den enkelte medlemsstat kan tilpasse sin vejinfrastruktur;
- (19) køretøjer eller vogntog, hvori der indgår ny teknologi eller nye koncepter, bør under fravigelse af de i direktivet fastsatte normer kunne benyttes til lokal transportvirksomhed i en forsøgsperiode, således at der kan drages nytte af tekniske fremskridt;
- (20) køretøjer, der er taget i brug inden datoen for anvendelsen af dette direktiv, og som, fordi der hidtil har været anvendt afvigende nationale bestemmelser eller målemetoder, ikke er i overensstemmelse med dimensionerne i direktivet, bør i en overgangsperiode fortsat tillades anvendt til transport i den medlemsstat, hvor de er indregistreret eller taget i brug;
- (21) der er gjort fremskridt med henblik på vedtagelse af direktiver om typegodkendelse af 5- og 6-akslede vogntog; derfor bør kravene om overensstemmelse med data som omhandlet i bilag

▼B

- II til direktiv 85/3/EØF, der ikke vedrører vægt og dimensioner, bortfalde;
- (22) denne ændring bør også foretages for at undgå, at reglerne er i strid med internationale konventioner om vejtrafik og færdsel;
- (23) for at lette kontrollen med, at direktivets bestemmelser overholdes, skal det sikres, at der i køretøjerne findes bevis for sådan overensstemmelse;
- (24) dette direktiv berører ikke medlemsstaternes forpligtelse til at overholde fristerne for gennemførelse i national lovgivning af de direktiver, der hermed erstattes, og for anvendelse heraf —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

1. Dette direktiv finder anvendelse, for så vidt angår:

▼M1

- a) dimensioner for motorkøretøjer i klasse M2 og M3 og påhængskøretøjer hertil i klasse O samt motorkøretøjer i klasse N2 og N3 og påhængskøretøjer hertil i klasse 03 og 04 som defineret i bilag II til Rådets direktiv 70/156/EØF af 6. februar 1970 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer hertil⁽¹⁾.

▼B

- b) vægt og visse andre data for de køretøjer, som er omhandlet i litra a) og specificeret i bilag I, punkt 2, i nærværende direktiv.
2. Alle vægtangivelserne i bilag I er at betragte som kørselsnormer og angår derfor lastningsforholdene og ikke produktionsnormerne, som vil blive fastlagt i et senere direktiv.

▼M1

3. Dette direktiv finder ikke anvendelse på ledbusser med mere end en ledsektion.

▼B

Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

- »motorkøretøj«: ethvert selvstændigt motordrevet køretøj til kørsel på vej
- »påhængsvogn«: ethvert påhængskøretøj bestemt til at blive trukket af et motorkøretøj, bortset fra sættevogne, og som er konstrueret og indrettet til godstransport
- »sættevogn«: ethvert påhængskøretøj, som er konstrueret til at kobles til et motorkøretøj, således at påhængskøretøjet delvis hviler på et trækkende køretøj, og således at en væsentlig del af dets vægt og af dets last hviler på det trækkende køretøj, og som er konstrueret og indrettet til godstransport
- »vogntog«:
 - enten et påhængsvogntog bestående af et motorkøretøj med tilkoblet påhængsvogn
 - eller et sættevognstog bestående af et trækkende motorkøretøj og en tilkoblet sættevogn
- »temperaturkontrolleret køretøj«: ethvert køretøj, hvor faste eller aftagelige opbygninger er specielt udstyret til transport af varer ved en kontrolleret temperatur, og hvis sidevægges tykkelse inklusive isolering mindst udgør 45 mm
- »bus«: et køretøj med mere end ni siddepladser, inklusive førerens, som er konstrueret og indrettet til befordring af passagerer og deres

⁽¹⁾ EFT L 42 af 23.2.1970, s. 1. Senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/40/EF (EFT L 203 af 10.8.2000, s. 9).

▼B

bagage. Køretøjet kan have en eller to etager og kan også trække en bagagepåhængsvogn

- »ledbus«: en bus sammensat af to stive dele, der er forbundet med hinanden ved en ledsektion. Der er i et sådant køretøj indbyrdes forbindelse mellem passagersektionerne i de to stive dele. Via ledsektionen kan de rejsende frit bevæge sig fra den ene passagersektion til den anden. Sammenkobling og adskillelse af passagersektionerne må kun kunne udføres på et værksted
- »største tilladte dimensioner«: de største dimensioner for anvendelse af et køretøj, der er fastsat i bilag I til dette direktiv
- »tilladt totalvægt«: den største vægt for anvendelse af et lastet køretøj i international trafik
- »tilladt akseltryk«: det største tryk for anvendelse i international trafik af en enkelt aksel eller akselgruppe i lastet stand
- »udelelig last«: en last, som ved transport ad vej ikke kan deles op i to eller flere laster uden unødige omkostninger eller risiko for beskadigelse, og som på grund af sine dimensioner eller sin masse ikke kan transporteres på et motorkøretøj, en påhængsvogn eller et vogntog under overholdelse af alle direktivets forskrifter
- »1 ton«: den vægt, som en masse på 1 ton svarer til, dvs. en kraft på 9,8 kilonewton (kN).

I dette direktiv skal alle de største tilladte dimensioner i bilag I måles i overensstemmelse med bilag I til direktiv 70/156/EØF uden positiv tolerance.

Artikel 3

1. En medlemsstat må ikke afvise eller forbyde anvendelse på sit område

- af køretøjer i international trafik, der er indregistreret eller taget i brug i en anden medlemsstat, på grund af vægten eller dimensionerne

▼M1

- af transportkøretøjer i national trafik, der er registreret eller taget i brug i en anden medlemsstat, på grund af dimensionerne.

▼B

hvis disse køretøjer er i overensstemmelse med grænseværdierne i bilag I.

Disse bestemmelser finder anvendelse også selv om:

- a) disse køretøjer ikke opfylder den pågældende medlemsstats krav med hensyn til sådanne vægt- og dimensionsforhold, som ikke er omfattet af bilag I
- b) myndighederne i den medlemsstat, i hvilken køretøjerne er indregistreret eller taget i brug, har tilladt grænseværdier, som ikke er omhandlet i artikel 4, stk. 1, og som overstiger de i bilag I fastsatte.

2. Bestemmelsen i stk. 1, andet afsnit, litra a), berører dog ikke en medlemsstats adgang til med de begrænsninger, der følger af fællesskabsretten, at køretøjer, der er indregistreret eller taget i brug på dens eget område, skal overholde de nationale forskrifter med hensyn til sådanne vægt- og dimensionsforhold, som ikke er omfattet af bilag I.

3. Medlemsstaterne kan kræve, at temperaturkontrollerede køretøjer ledsages af et dokument eller er forsynet med et skilt vedrørende ATP-godkendelse i overensstemmelse med traktaten af 1. september 1970 om international transport af letfordærvelige levnedsmidler og om det specielle materiel, som skal bruges til sådan transport.

▼B*Artikel 4*▼M1

1. Medlemsstaterne tillader ikke normal brug af:
 - a) køretøjer og vogntog til national godstransport på deres område, hvis de overskrider grænserne i bilag I, punkt 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 og 4.4
 - b) køretøjer til national personbefordring på deres område, hvis de overskrider grænserne i bilag I, punkt 1.1, 1.2, 1.4a, 1.5 og 1.5a.
2. Medlemsstaterne kan imidlertid tillade brug af:
 - a) køretøjer og vogntog til national godstransport på deres område, selv om de overskrider grænserne i bilag I, punkt 1.3, 2, 3, 4.1 og 4.3
 - b) køretøjer til national personbefordring på deres område, selv om de overskrider grænserne i bilag I, punkt 1.3, 2, 3, 4.1 og 4.3.

▼B

3. Brug af køretøjer og vogntog, der overskrider de største tilladte dimensioner, må kun finde sted, hvis køretøjerne eller vogntogene transporterer eller er beregnet til at transportere en udelelig last, og i så fald kun med særlig tilladelse, der meddeles af den kompetente myndighed uden forskelsbehandling, eller efter ikke-diskriminerende regler, der aftales med denne myndighed fra sag til sag.

4. Medlemsstaterne kan tillade, at ►M1 køretøjer eller vogntog til transport, som ◀ benyttes til visse former for national transportvirksomhed, der ikke påvirker den internationale konkurrence i transportsektoren i væsentlig grad, bruges på deres område, selv om de afviger fra de i bilag I, punkt 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 og 4.4 fastsatte grænser for dimensioner.

Transportvirksomheden anses for ikke at påvirke den internationale konkurrence i transportsektoren i væsentlig grad, når en af de i litra a) eller b) nævnte betingelser er opfyldt:

- a) transportvirksomheden udføres på medlemsstatens område med specielt indrettede køretøjer eller vogntog under forhold, der gør, at den normalt ikke udføres af køretøjer fra andre medlemsstater, f.eks. aktiviteter i forbindelse med skovbrug og skovindustri
- b) en medlemsstat, der tillader, at transportvirksomheden udføres på dens område af køretøjer eller vogntog, hvis dimensioner afviger fra dem, der er fastsat i bilag I, tillader ligeledes anvendelse af motorkøretøjer, påhængsvogne og sættevogne, der overholder dimensionerne i bilag I, og som kombineres på en sådan måde, at man opnår mindst det lad, der er tilladt i denne medlemsstat, således at alle transportvirksomheder kan opnå lige konkurrencevilkår (modulær fremgangsmåde).

En berørt medlemsstat, der skal tilpasse sin vejinfrastruktur for at kunne opfylde betingelser i litra b), kan ikke desto mindre indtil senest den 31. december 2003 forbyde national trafik på sit område med køretøjer eller vogntog, der overskrider de gældende nationale normer vedrørende dimensioner, forudsat at den nationale lovgivning fortsat gælder for alle Fællesskabets transportvirksomheder uden forskelsbehandling.

Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om de foranstaltninger, de træffer i medfør af dette stykke.

5. Medlemsstaterne kan tillade, at køretøjer eller vogntog, hvori der indgår ny teknologi eller nye koncepter, benyttes til lokal transportvirksomhed i en forsøgsperiode, selv om en eller flere af direktivets bestemmelser ikke er opfyldt. Medlemsstaterne underretter Kommissionen herom.
6. Medlemsstaterne kan tillade brug af køretøjer og vogntog til godstransport, som er indregistreret eller taget i brug inden direktivets anvendelse på grundlag af gældende afvigende nationale bestemmelser eller målemetoder, på den pågældende medlemsstats område med større

▼B

dimensioner end de i bilag I, punkt 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 og 4.4 anførte, indtil den 31. december 2006.

▼M1

7. Medlemsstaterne kan tillade brug på den pågældende medlemsstats område af busser med større dimensioner end de i bilag I, punkt 1.1, 1.2, 1.5 og 1.5a anførte, som er registreret eller taget i brug inden dette direktivs gennemførelse, indtil den 31. december 2020.

▼B*Artikel 5*

Uanset dette direktivs artikel 4, stk. 6, gælder følgende:

- a) med henblik på artikel 3 skal sættevognstog, der er taget i brug inden den 1. januar 1991, og som ikke opfylder bestemmelserne i punkt 1.6 og 4.4 i bilag I, anses for at være i overensstemmelse med disse bestemmelser, såfremt den samlede længde ikke overstiger 15,50 m
- b) med henblik på artikel 3 skal påhængsvogntog, hvis motorkøretøj er taget i brug inden den 31. december 1991, og som ikke opfylder bestemmelserne i punkt 1.7 og 1.8 i bilag I, indtil den 31. december 1998 anses for at være i overensstemmelse med disse bestemmelser, når den samlede længde ikke overstiger 18,00 m.

Artikel 6

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de i artikel 1 omhandlede køretøjer, som er i overensstemmelse med dette direktiv, forsynes med et af de i litra a), b) og c) omhandlede beviser:

- a) en kombination af følgende to skilte:
 - et »fabrikationsskilt«, der er udformet og anbragt i overensstemmelse med direktiv 76/114/EØF⁽¹⁾,
 - et skilt vedrørende dimensionerne, der er i overensstemmelse med bilag III og udformet og anbragt i overensstemmelse med direktiv 76/114/EØF
- b) et enkelt skilt, der er udformet og anbragt i overensstemmelse med direktiv 76/114/EØF, og som indeholder samme oplysninger som de to i litra a) nævnte skilte
- c) et enhedsdokument, der er udstedt af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor køretøjet er indregistreret eller taget i brug. Dette dokument skal indeholde de samme rubrikker og oplysninger som dem, der er anført på de i litra a) nævnte skilte. Det skal opbevares forsvarligt på et sted, der er let tilgængeligt for kontrol.

2. Såfremt køretøjets data ikke længere svarer til dem, der er anført på overensstemmelsesbeviset, træffer den medlemsstat, hvor køretøjet er indregistreret, de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at overensstemmelsesbeviset ændres.

3. De i stk. 1 omhandlede skilte og dokumenter anerkendes af medlemsstaterne som det bevis for køretøjernes overensstemmelse, der er foreskrevet i dette direktiv.

4. Køretøjer, der er forsynet med overensstemmelsesbevis, kan underkastes:

- for så vidt angår de fælles normer for vægt: stikprøvekontrol
- for så vidt angår de fælles normer for dimensioner: kontrol, udelukkende når der foreligger mistanke om, at de ikke er i overensstemmelse med dette direktiv.

5. I den midterste kolonne på overensstemmelsesbeviset vedrørende vægt skal anføres de fællesskabsnormer for vægt, der gælder for det

⁽¹⁾ EFT nr. L 24 af 30. 1. 1976, s. 1. Direktivet er ændret ved Kommissionens direktiv 78/507/EØF (EFT nr. L 155 af 13. 6. 1978, s. 31).

▼B

pågældende køretøj. For køretøjer, der er omhandlet i punkt 2.2.2 c) i bilag I anføres udtrykket »44 tons« i parentes under den tilladte totalvægt for vogntoget.

6. En medlemsstat kan, når det drejer sig om køretøjer, der er indregistreret eller taget i brug på dens område, bestemme, at den tilladte totalvægt i henhold til nationale retsfor skrifter skal angives i overensstemmelsesbeviset i venstre kolonne, og at den teknisk tilladte vægt skal angives i højre kolonne.

▼M1*Artikel 7*

Dette direktiv er ikke til hinder for anvendelse af de bestemmelser, der i hver medlemsstat gælder for kørsel på vej, og som tillader en begrænsning af køretøjers vægt og/eller dimensioner på visse veje eller vejanlæg, uanset i hvilken stat disse køretøjer er indregistreret eller taget i brug.

Der kan blandt andet indføres lokale restriktioner vedrørende størst tilladte vægt og/eller dimensioner for køretøjer, der må anvendes i bestemte områder eller på bestemte veje, hvor infrastrukturen ikke er egnet til lange og tunge køretøjer, f.eks. bycentre, små landsbyer eller naturområder af særlig interesse.

▼B*Artikel 8*

Bestemmelserne i artikel 3 finder indtil den 31. december 1998 ikke anvendelse i Irland og Det Forenede Kongerige:

- a) for så vidt angår de normer, der er anført i punkt 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 og 3.3.2 i bilag I:
- bortset fra sættevognstog som omhandlet i punkt 2.2.2, såfremt:
 - i) totalvægten i lastet stand ikke overstiger 38 tons,
 - ii) trykket på en akselgruppe med tre aksler med den akselafstand, der er nærmere fastsat i punkt 3.3.2, ikke overstiger 22,5 tons
 - bortset fra køretøjer som omhandlet i punkt 2.2.3, 2.2.4, 2.3 og 2.4, såfremt totalvægten i lastet stand ikke overstiger:
 - i) 35 tons for køretøjer som omhandlet i punkt 2.2.3 og 2.2.4
 - ii) 17 tons for køretøjer som omhandlet i punkt 2.3.1
 - iii) 30 tons for køretøjer som omhandlet i punkt 2.3.3, forudsat at de i dette punkt og punkt 4.3 nærmere fastsatte betingelser overholdes
 - iv) 27 tons for køretøjer som omhandlet i punkt 2.4
- b) for så vidt angår den norm, der er anført i punkt 3.4 i bilag I, bortset fra køretøjer som omhandlet i punkt 2.2, 2.3 og 2.4, såfremt akseltrykket pr. drivaksel ikke overstiger 10,5 tons.

▼M1*Artikel 8a*

For så vidt angår de i bilag I, punkt 1.1, omhandlede busser kan Portugal og Det Forenede Kongerige nægte eller forbyde anvendelse af disse på deres område indtil den 9. marts 2005 medmindre de opfylder følgende kriterier for manøvreve:ne:

- Når bussen holder stille og de styrende hjul er rettet således ind, at køretøjets forreste yderste punkt ville beskrive en cirkel med en radius på 12,50 m, hvis køretøjet bevægede sig, etableres der ved at markere en linje på jorden et lodret plan, der som tangent berører den side af køretøjet, som vender udad fra cirklen. Hvis der er tale om en ledbus, skal de to stive dele bringes på linje med planet.
- Når køretøjet bevæger sig fremad til en af siderne i en cirkel med en radius på 12,50 m, må ingen del bevæge sig uden for det vertikale plan med mere end 0,80 m, hvis der er tale om en stiv bus på

▼M1

op til 12 m længde, eller med mere end 1,20 m, hvis der er tale om en stiv bus på over 12 m længde eller en ledbus.

▼B*Artikel 9*

Medlemsstaterne kan for så vidt angår normen i punkt 1.2 a) i bilag I nægte eller forbyde brug på deres område af busser med en bredde på over 2,50 m indtil den 31. december 1999.

Medlemsstaterne giver Kommissionen meddelelse om de foranstaltninger, de træffer i medfør af denne artikel. Kommissionens underretter de øvrige medlemsstater herom.

Artikel 10

De i bilag IV, del A, anførte direktiver ophæves med virkning fra den i artikel 11 anførte dato, dog således at de forpligtelser, der i bilag IV, del B, pålægges medlemsstaterne med hensyn til gennemførelsen af nævnte direktiver ikke berøres heraf.

Henvisninger til nævnte direktiver gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses i henhold til den i bilag V anførte sammenligningstabel.

▼M1*Artikel 10a*

For så vidt angår bilag I, punkt 1.5a forelægger Kommissionen senest den 9. marts 2005 en rapport om, hvorvidt det kan lade sig gøre at reducere den værdi på 0,60 m, der er nævnt i andet afsnit i det omhandlede punkt, for at forbedre sikkerhedsvilkårene i forbindelse med lange bussers manøvreedygtighed. Rapporten ledsages i givet fald af et forslag til ændring af dette direktiv i overensstemmelse hermed.

▼B*Artikel 11*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden den 17. september 1997. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 12

Dette direktiv træder i kraft på dagen for offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 13

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

▼B*BILAG I***TILLADT TOTALVÆGT, TILLADT AKSELTRYK OG STØRSTE
TILLADTE DIMENSIONER SAMT DERMED BESLÆGTEDE DATA
FOR KØRETØJER**

1. **Største tilladte dimensioner for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra a)**
- ▼M1**
- 1.1. *Største længde*
- | | |
|------------------------------|---------|
| — andet motorkøretøj end bus | 12,00 m |
| — påhængsvogn | 12,00 m |
| — sættevognstog | 16,50 m |
| — påhængsvognstog | 18,75 m |
| — ledbus | 18,75 m |
| — bus med 2 aksler | 13,50 m |
| — bus med > 2 aksler | 15,00 m |
| — bus + påhængsvogn | 18,75 m |
- ▼B**
- 1.2. *Største bredde:*
- | | |
|--|--------|
| a) alle køretøjer | 2,55 m |
| b) temperaturkontrollerede opbygninger | 2,60 m |
- 1.3. *Største højde (alle køretøjer)* 4,00 m
- 1.4. De i punkt 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 og 4.4 anførte værdier omfatter løse overbygninger og standardiserede ladninger såsom containere (veksellad)
- ▼M1**
- 1.4a Hvis aftageligt udstyr som f.eks. skibokse monteres på en bus, må bussens længde inklusive udstyret ikke overstige den største tilladte længde i punkt 1.1
- ▼B**
- 1.5. Ethvert motorkøretøj eller vogntog skal under kørsel kunne vende inden for en vendecirkel med en ydre radius på 12,50 m og en indre radius på 5,30 m
- ▼M1**
- 1.5a *Andre krav til busser*
- Når køretøjet holder stille, etableres der ved at markere en linje på jorden et lodret plan, der som tangent berører den side af køretøjet, som vender udad fra cirklen. Hvis der er tale om en ledbus, skal de to stive dele rettes ind efter planet
- Når køretøjet fra en tilkørsel i lige linje kører ind i den cirkel, der er omtalt i punkt 1.5, må ingen del bevæge sig uden for det vertikale plan med mere end 0,60 m
- ▼B**
- 1.6. Største afstand mellem drejetappens akse og sættevognens bagende 12,00 m
- 1.7. Største afstand målt parallelt med påhængsvogntogets længdeakse fra laddets forreste punkt bag førerhuset til påhængsvognens bageste punkt minus afstanden mellem motorkøretøjets bagende og påhængsvognens forende 15,65 m

▼B

| | | |
|----------|--|--|
| 1.8. | Største afstand målt parallelt med påhængsvogntogets længdeakse fra laddets forreste punkt bag ved førerhuset til påhængsvognens bageste punkt | 16,40 m |
| 2. | Tilladt totalvægt for køretøjer (i tons) | |
| 2.1. | <i>Køretøjer, der er en del af et vogntog</i> | |
| 2.1.1. | 2-akslet påhængskøretøj | 18 t |
| 2.1.2. | 3-akslet påhængskøretøj | 24 t |
| 2.2. | <i>Vogntog</i> | |
| 2.2.1. | Påhængsvogntog med 5 eller 6 aksler: | |
| | a) 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet påhængsvogn | 40 t |
| | b) 3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2- eller 3-akslet påhængsvogn | 40 t |
| 2.2.2. | 5- eller 6-akslede sættevognstog: | |
| | a) 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet sættevogn | 40 t |
| | b) 3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2- eller 3-akslet sættevogn | 40 t |
| | c) 3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2- eller 3-akslet sættevogn, der i kombineret transport medfører en 40-fods ISO container | 44 t |
| 2.2.3. | 4-akslede påhængsvogntog bestående af et 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2-akslet påhængsvogn | 36 t |
| 2.2.4. | 4-akslede sættevognstog bestående af et 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2-akslet sættevogn, hvis sættevognens indbyrdes akselafstand er: | |
| 2.2.4.1. | 1,3 m eller derover, men ikke over 1,8 m | 36 t |
| 2.2.4.2. | over 1,8 m | 36 t |
| | | + en tolerance på 2 t når den tilladte totalvægt for motorkøretøjet (18 t) og den tilladte totalvægt for sættevognens to aksler (20 t) overholdes, og drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Fællesskabet anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II |
| 2.3. | <i>Motorkøretøjer</i> | |
| 2.3.1. | 2-akslede motorkøretøjer | 18 t |
| 2.3.2. | 3-akslede motorkøretøjer | 25 t 26 t, |
| | | når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Fællesskabet anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 t |
| 2.3.3. | 4-akslede motorkøretøjer med to styreaksler | 32 t, |
| | | når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Fællesskabet anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 t |
| 2.4. | <i>3-akslet ledbus</i> | 28 t |

▼B

| | | |
|--------|--|---------------|
| 3. | Tilladt akseltryk for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra b) (i tons) | |
| 3.1. | <i>Enkelt aksel</i> | |
| | Enkelt aksel, der ikke er drivaksel | 10 t |
| 3.2. | <i>Akselgruppe med to aksler i påhængsvogne og sættevogne</i> | |
| | Største samlede akseltryk i en akselgruppe med to aksler må, hvis den indbyrdes akselafstand d) er: | |
| 3.2.1. | mindre end 1,0 m ($d < 1,0$), ikke overstige | 11 t |
| 3.2.2. | 1,0 m eller derover, men mindre end 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$), ikke overstige | 16 t |
| 3.2.3. | 1,3 m eller derover, men mindre end 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$), ikke overstige | 18 t |
| 3.2.4. | 1,8 m eller derover ($1,8 \leq d$), ikke overstige | 20 t |
| 3.3. | <i>Akselgruppe med tre aksler i påhængsvogne og sættevogne</i> | |
| | Største samlede akseltryk i en akselgruppe med tre aksler må, hvis den indbyrdes afstand d) mellem akselgruppens aksler er: | |
| 3.3.1. | 1,3 m eller derunder ($d \leq 1,3$), ikke overstige | 21 t |
| 3.3.2. | mere end 1,3 m, men ikke over 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$), ikke overstige | 24 t |
| 3.4. | <i>Drivaksel</i> | |
| 3.4.1. | Drivaksel på de i punkt 2.2.1 og 2.2.2 nævnte køretøjer | 11,5 t |
| 3.4.2. | Drivaksel på de i punkt 2.2.3, 2.2.4, 2.3 og 2.4 nævnte køretøjer | 11,5 t |
| 3.5. | <i>Akselgruppe med to aksler i motorkøretøjer</i> | |
| | Største samlede akseltryk i en akselgruppe med to aksler må, hvis den indbyrdes akselafstand d) er: | |
| 3.5.1. | mindre end 1,0 m ($d < 1,0$ m), ikke overstige | 11,5 t |
| 3.5.2. | 1,0 m eller derover, men mindre end 1,3 m ($1,0 \text{ m} \leq d < 1,3 \text{ m}$), ikke overstige | 16 t |
| 3.5.3. | 1,3 m eller derover, men mindre end 1,8 m ($1,3 \text{ m} \leq d < 1,8 \text{ m}$), ikke overstige | 18 t 19 t, |
| | når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Fællesskabet anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 t | |

▼B

4. **Beslægtede data for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra b)**
- 4.1. *Alle køretøjer*

Et køretøjs eller et vogntogets drivakseltryk må ikke være mindre end 25 % af køretøjets eller vogntogets totalvægt, når køretøjet eller vogntoget anvendes i international transport
- 4.2. *Påhængsvogn*

Afstanden mellem det trækkende køretøjs bageste aksel og den tilkoblede påhængsvogns forreste aksel må ikke være mindre end 3,00 m
- 4.3. *Tilladt totalvægt som funktion af akselafstanden*

Den tilladte totalvægt i tons for et 4-akslet motorkøretøj må ikke overstige fem gange afstanden i meter mellem køretøjets yderste aksler
- 4.4. *Sættevogne*

Den vandret målte afstand mellem drejetappens akse og et vilkårligt punkt på sættevognens forende må ikke være over 2,04 m

▼B

BILAG II

**BETINGELSERNE FOR ÆKVIVALENS MELLEM LUFTAFFJEDRING
OG VISSE ANDRE FORMER FOR AFFJEDRING AF KØRETØJERS
DRIVAKSEL ELLER DRIVAKSLER**

1. DEFINITION AF LUFTAFFJEDRING

Et affjedringssystem anses for at være luftaffjedret, såfremt mindst 75 % af fjedereffekten skyldes luftfjederen.

2. AFFJEDRINGSSYSTEMER, DER SVARER TIL LUFTAFFJEDRING

En affjedring skal opfylde følgende krav for at blive anerkendt som svarende til luftaffjedring:

- 2.1. Under uhindret, transient vertikal lavfrekvent svingning i den affjedrede masse oven over en drivaksel eller bogie skal den målte svingningsfrekvens og dæmpning, når affjedringen er udsat for maksimal belastning, holde sig inden for de grænser, der er nærmere fastsat under punkt 2.2 til 2.5.
- 2.2. Hver aksel skal være forsynet med hydrauliske dæmpere. På en bogie med en akselgruppe med to aksler skal dæmpere placeres således, at bogiens svingninger begrænses mest muligt.
- 2.3. Det gennemsnitlige dæmpningsforhold D skal være over 20 % af den kritiske dæmpning for affjedringen i dens normale tilstand med påmonterede og normalt funktionsdygtige hydrauliske dæmpere.
- 2.4. Affjedringssystemets dæmpningsforhold, dvs. når alle hydrauliske dæmpere er fjernet eller sat ud af funktion, må ikke overstige 50 % af D .
- 2.5. Svingningsfrekvensen for den affjedrede masse oven over drivakslen eller bogien ved uhindret, transient vertikal svingning må ikke overstige 2 Hz.
- 2.6. Svingningsfrekvens og -dæmpning defineres i punkt 3. Prøvemeterne til måling af frekvens og dæmpning er beskrevet i punkt 4.

3. DEFINITION AF SVINGNINGSFREKVENNS OG DÆMPNING

I forbindelse med denne definition regnes der med en affjedret masse på M kg oven over en drivaksel eller en bogie. Akslen eller bogien har en samlet vertikal stivhed mellem vejoverfladen og den affjedrede masse på k Newton/meter (N/m) og en samlet dæmpningskoefficient på C Newton/meter pr. sekund (N s/m), idet Z er lig den affjedrede masses vertikale forskydning. Ligningen for den affjedrede masses frie svingninger er:

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

Den affjedrede masses svingningsfrekvens F rad/sek er:

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

Dæmpningen er kritisk, når $C = C_0$, hvor

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

Dæmpningsforholdet, udtrykt som en brøkdelt af den kritiske dæmpning, er C/C_0 .

Under den affjedrede masses uhindrede transiente svingning vil massens vertikale bevægelse følge en dæmpet sinusformet kurve (figur 2). Svingningsfrekvensen kan bestemmes ved at måle tiden for så mange svingningscykler, som der kan iagttages. Dæmpningen kan bestemmes ved at måle højden af de på hinanden følgende udsving i samme retning. Hvis størrelsen af udsvingene i første og anden svingningscyklus kaldes A_1 og A_2 , er dæmpningsforholdet D :

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

▼B

hvor \ln er den naturlige logaritme af amplitudeforholdet.

4. PRØVEMETODE

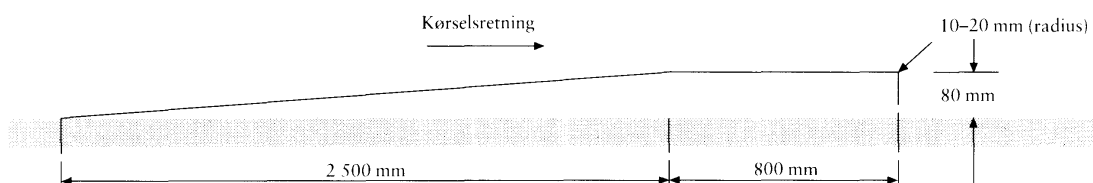
For at man ved en prøve kan finde frem til affjedringssystemets dæmpningsforhold D , dvs. dets dæmpningsforhold med afmonterede dæmpere, og til dets svingningsfrekvens F , bør det belæssede køretøj enten:

- køres ved lav hastighed ($5 \text{ km/h} + 1 \text{ km/h}$) ned over et 80 mm højt trin med den i figur 1 viste profil; den transiente svingning, der skal undersøges med hensyn til frekvens og dæmpning, optræder umiddelbart efter, at hjulene på drivakslen har passeret trinnet, eller
- trykkes ned ved tryk på chassiset, således at drivakseltrykket andrager $1,5$ gange dets maksimale statiske værdi; trykket på køretøjet fjernes pludseligt, og den efterfølgende svingning undersøges, eller
- løftes op ved chassiset, således at den affjedrede masse løftes op til 80 mm over drivakslen; der gives pludselig slip på det løftede køretøj, og den efterfølgende svingning undersøges, eller
- underkastes andre metoder, for så vidt som konstruktøren til den tekniske tjenestenes tilfredshed har påvist, at de er ækvivalente.

Køretøjet bør være udstyret med en transducer til måling af vertikal forskydning, der påmonteres mellem drivaksel og chassis lige oven over drivakslen. På baggrund af udsvinget kan tidsintervallet mellem det første og andet kompressionshøjdepunkt måles, hvorved man får frekvensen F , og tillige kan amplitudeforholdet måles, hvorved man får dæmpningsgraden. I forbindelse med bogier med to drivakslar bør der påmonteres transducere til måling af den vertikale forskydning mellem hver drivaksel og chassiset direkte oven over drivakslen.

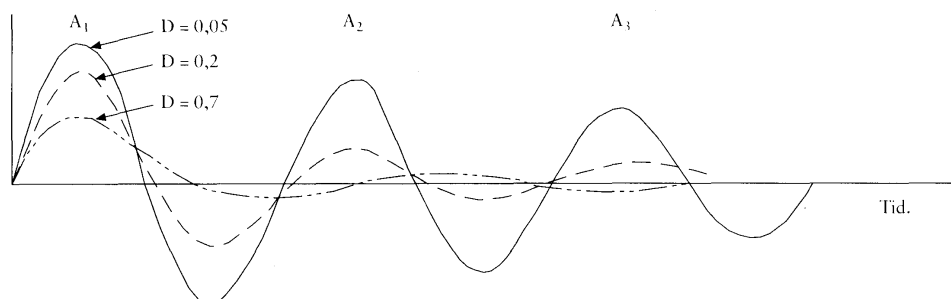
Figur 1

Trin beregnet til affjedringsprøver



Figur 2

En transient dæmpervirkning





BILAG III

**SKILT VEDRØRENDE DIMENSIONERNE, OMHANDLET I ARTIKEL 6,
STK. 1, LITRA a)**

- I. Skiltet vedrørende dimensionerne, der så vidt muligt skal fastgøres ved siden af det i direktiv 76/114/EØF omhandlede skilt, skal omfatte følgende angivelser:
1. Fabrikantens navn ⁽¹⁾.
 2. Køretøjets identifikationsnummer ⁽¹⁾.
 3. Motorkøretøjets, påhængsvognens eller sættevognens længde (L).
 4. Motorkøretøjets, påhængsvognens eller sættevognens bredde (W).
 5. Data til opmåling af vogntogets længde:
 - afstanden (a) mellem motorkøretøjets forkant og midten af koblingsanordningen (prodsprog eller sættevognskobling); såfremt koblingsanordningen har flere koblingspunkter, angives mindste og største værdi (a_{\min} og a_{\max}).
 - afstanden (b) mellem midten af påhængsvognens koblingsanordning (trækøjet) eller sættevognens koblingsanordning (kongetappen) og bagkanten af påhængsvognen eller sættevognen; såfremt koblingsanordningen har flere koblingspunkter, angives mindste og største værdi (b_{\min} og b_{\max}).

Vogntogets længde er den målte længde, når motorkøretøjet, påhængsvognen eller sættevognen er anbragt på en ret linje.
- II. De værdier, der anføres på overensstemmelsesbeviset, skal nøjagtigt angive de målinger, der er udført direkte på køretøjet.

⁽¹⁾ Disse oplysninger skal ikke gentages, når køretøjet er forsynet med et enkelt skilt med data vedrørende vægt og dimensioner.



BILAG IV

DEL A

OPHÆVEDE DIREKTIVER

(jf. artikel 10)

- Direktiv 85/3/EØF om vægt, dimensioner og visse andre tekniske data for visse landevejskøretøjer og de successive ændringer:
 - Direktiv 86/360/EØF
 - Direktiv 88/218/EØF
 - Direktiv 89/338/EØF
 - Direktiv 89/460/EØF
 - Direktiv 89/461/EØF
 - Direktiv 91/60/EØF
 - Direktiv 92/7/EØF
- Direktiv 86/364/EØF om bevis for køretøjers overensstemmelse med direktiv 85/3/EØF om vægt, dimensioner og visse andre tekniske data for visse landevejskøretøjer.

DEL B

| <i>Direktiv</i> | <i>Gennemførelsesfrist</i> |
|---|--------------------------------|
| 85/3/EØF (EFT nr. L 2 af 3. 1. 1985, s. 14) | 1. juli 1986 1. januar 1990 |
| 86/360/EØF (EFT nr. L 217 af 5. 8. 1986, s. 19) | 1. januar 1992 |
| 86/364/EØF (EFT nr. L 221 af 7. 8. 1986, s. 48) | 29. juli 1987 |
| 88/218/EØF (EFT nr. L 98 af 15. 4. 1988, s. 48) | 1. januar 1989 |
| 89/338/EØF (EFT nr. L 142 af 25. 5. 1989, s. 3) | 1. juli 1991 1. januar 1992 |
| 89/460/EØF (EFT nr. L 226 af 3. 8. 1989, s. 5) | 1. januar 1993 |
| 89/461/EØF (EFT nr. L 226 af 3. 8. 1989, s. 7) | 1. januar 1991 |
| 91/60/EØF (EFT nr. L 37 af 9. 2. 1991, s. 37) | 30. september 1991 |
| 92/7/EØF (EFT nr. L 57 af 2. 3. 1992, s. 29) | 31. december 1992 |

BILAG V

SAMMENLIGNINGSTABEL

| Dette direktiv | 85/3/EØF | 86/360/EØF | 88/364/EØF | 88/218/EØF | 89/338/EØF | 89/460/EØF | 89/461/EØF | 91/60/EØF | 92/7/EØF |
|-----------------------------------|-----------------------------------|------------|---------------------|------------|-------------------|------------|-------------------|-------------------|----------|
| Artikel 1, stk. 1 | Artikel 1, stk. 1 | | | | | | | | |
| Artikel 1, stk. 1, litra a) | — | | | | | | | | |
| Artikel 1, stk. 1, litra b) | Artikel 1, stk. 1, litra b) | | | | | | | | |
| Artikel 1, stk. 2 | Artikel 1, stk. 2 | | | | | | | | |
| Artikel 2, led 1-4 og 6-10 | | | | | Artikel 1, stk. 2 | | | | |
| Artikel 2, led 5 og 11-12 | — | | | | | | | | |
| Artikel 2, sidste afsnit | — | | | | | | | | |
| Artikel 3, stk. 1 | — | | | | | | | | |
| Artikel 3, stk. 1, litra a) og b) | Artikel 3, stk. 1, litra a) og b) | | | | | | | | |
| Artikel 3, stk. 2 | Artikel 3, stk. 2 | | | | | | | | |
| Artikel 3, stk. 3 | — | | | | | | | | |
| Artikel 4 | — | | | | | | | | |
| Artikel 5, litra a) | | | | | | | Artikel 1, stk. 1 | | |
| Artikel 5, stk. b) | | | | | | | | Artikel 1, stk. 1 | |
| Artikel 6, stk. 1-4 | | | Artikel 1, stk. 1-4 | | | | | | |

| Dette direktiv | 85/3/EØF | 86/360/EØF | 88/364/EØF | 88/218/EØF | 89/338/EØF | 89/460/EØF | 89/461/EØF | 91/60/EØF | 92/7/EØF |
|-----------------------------|--------------------------|------------|---------------------|-----------------------------|------------|------------|-------------------|-------------------|----------|
| Artikel 6, stk. 5 og 6 | | | Artikel 2, stk. 1-2 | | | | | | |
| Artikel 7 | Artikel 6 | | | | | | | | |
| Artikel 8 | | | | | | Artikel 1 | | | |
| Artikel 9-12 | — | | | | | | | | |
| Artikel 13 | Artikel 9 | | | | | | | | |
| Bilag I | Bilag I | | | | | | | | |
| Punkt 1 | Punkt 1 | | | | | | | | |
| Punkt 1.1, led 1, 2, 3 og 5 | | | | | | | | Artikel 1, stk. 2 | |
| Punkt 1.1, led 4 | — | | | | | | | | |
| Punkt 1.2, litra a) | — | | | | | | | | |
| Punkt 1.2, litra b) | | | | Artikel 1, stk. 2, litra b) | | | | | |
| Punkt 1.3-1.5 | Punkt 1.3-1.5 | | | | | | | | |
| Punkt 1.6 | | | | | | | Artikel 1, stk. 3 | | |
| Punkt 1.7 | | | | | | | | Artikel 1, stk. 3 | |
| Punkt 1.8 | — | | | | | | | | |
| Punkt 2-2.2.1, litra b) | Punkt 2-2.2.1, litra b) | | | | | | | | |
| Punkt 2.2.2, litra a)-c) | Punkt 2.2.2, litra a)-c) | | | | | | | | |

| Dette direktiv | 85/3/EØF | 86/360/EØF | 88/364/EØF | 88/218/EØF | 89/338/EØF | 89/460/EØF | 89/461/EØF | 91/60/EØF | 92/7/EØF |
|------------------------|------------------|-------------------|------------|------------|-----------------------------|------------|-------------------|-----------|-----------------------------------|
| Punkt 2.2.3 og 2.2.4.1 | | | | | Artikel 1, stk. 5, litra b) | | | | |
| Punkt 2.2.4.2 | | | | | | | | | Artikel 1, stk. 1, litra a) |
| Punkt 2.3 og 2.3.1 | | | | | Artikel 1, stk. 5, litra c) | | | | |
| Punkt 2.3.2 og 2.3.3 | | | | | | | | | Artikel 1, stk. 1, litra b) og c) |
| Punkt 2.4 | | | | | Artikel 1, stk. 5, litra c) | | | | |
| Punkt 3 og 3.3.2 | Punkt 3 og 3.3.2 | | | | | | | | |
| Punkt 3.4 og 3.4.1 | | Artikel 1, stk. 3 | | | | | | | |
| Punkt 3.4.2 og 3.5.2 | | | | | Artikel 1, stk. 5, litra d) | | | | |
| Punkt 3.5.3 | | | | | | | | | Artikel 1, stk. 1, litra d) |
| Punkt 4 og 4.2 | Punkt 4 og 4.2 | | | | | | | | |
| Punkt 4.3 | | | | | Artikel 1, stk. 5, litra e) | | | | |
| Punkt 4.4 | | | | | | | Artikel 1, stk. 4 | | |
| Bilag II | | | | | | | | | Bilag III |
| Bilag III | | | Bilag | | | | | | |