

Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

► **B**

SMERNICA RADY 96/53/ES

z 25. júla 1996,

ktorou sa v spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave

(UL L 235 , 17.9.1996, str. 59)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
	Č.	Strana	Dátum	
► M1	Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2002/7/ES z 18. februára 2002,	L 67	47	9.3.2002



SMERNICA RADY 96/53/ES

z 25. júla 1996,

ktorou sa v spoločenstve stanovujú najväčšie prípustné rozmery niektorých vozidiel vo vnútroštátnej a medzinárodnej cestnej doprave a maximálna povolená hmotnosť v medzinárodnej cestnej doprave

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 75,

so zreteľom na návrh Komisie ⁽¹⁾,

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽²⁾,

konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 189c zmluvy ⁽³⁾,

- (1) keďže smernica Rady 85/3/EHS z 19. decembra 1984 o hmotnostiach, rozmeroch a niektorých iných technických charakteristikách určitých vozidiel cestnej dopravy ⁽⁴⁾ vytvorila v rámci spoločnej dopravnej politiky spoločné normy povolujúce zlepšené využitie cestných vozidiel v doprave medzi členskými štátmi;
- (2) keďže smernica 85/3/EHS bola pri viacerých príležitostiach podstatne zmenená a doplnená; keďže pri príležitosti jej ďalšej úpravy by mala byť z dôvodov jasnosti a racionality prepracovaná do jediného textu spolu so smernicou Rady 86/364/EHS zo dňa 24. júla 1986 týkajúcou sa preukazovania zhody vozidiel so smernicou 85/3/EHS ⁽⁵⁾;
- (3) keďže rozdiely medzi normami platnými v členských štátoch, ktoré sa týkajú hmotností a rozmerov úžitkových cestných vozidiel, by mohli mať negatívny dopad na podmienky súťaže a mohli by predstavovať prekážku pre dopravu medzi členskými štátmi;
- (4) keďže podľa princípu subsidiarity na úrovni spoločenstva by mali byť podniknuté kroky, ktoré by viedli k odstráneniu tejto prekážky;
- (5) keďže uvedené normy odrážajú rovnováhu medzi racionálnym a ekonomickým využitím úžitkových cestných vozidiel a požiadavky na údržbu infraštruktúry, bezpečnosť cestnej premávky, ochranu životného prostredia a usporiadania života;
- (6) keďže spoločné normy týkajúce sa rozmerov vozidiel určených na prepravu tovaru by mali zostať z dlhodobého hľadiska stabilné;
- (7) keďže sa na úžitkové vozidlá registrované alebo uvádzané do prevádzky v členskom štáte môžu uplatňovať dodatočné technické požiadavky týkajúce sa hmotností a rozmerov; keďže tieto požiadavky nesmú predstavovať prekážku v pohybe úžitkových vozidiel medzi členskými štátmi;
- (8) keďže definícia „hrubostenných chladiarenských vozidiel“ v článku 2 smernice 85/3/EHS zmenenej a doplnenej smernicou 89/338/EHS ⁽⁶⁾ by mala byť rozšírená tak, aby členské štáty mohli na území týchto štátov prevádzkovať chladiarenské vozidlá, ktoré už nespĺňajú izolačné požiadavky;

⁽¹⁾ Ú. v. ES C 38, 8.2.1994, s. 3 a Ú. v. ES C 247, 23.9.1995, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. ES C 295, 22.10.1994, s. 72.

⁽³⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu predložené 15. novembra 1994 (Ú. v. ES C 341, 5.12.1994, s. 39), spoločná pozícia Rady z 8. decembra 1995 (Ú. v. ES C 356, 30.12.1995, s. 13) a rozhodnutie Európskeho parlamentu zo 14. marca 1996 (Ú. v. ES C 96, 4.4.1996, s. 233).

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 2, 3.1.1985, s. 14, smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 92/7/EHS (Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 29).

⁽⁵⁾ Ú. v. ES L 221, 7.8.1986, s. 48.

⁽⁶⁾ Ú. v. ES L 142, 25.5.1989, s. 3.

▼B

- (9) keďže je nevyhnutné vyjasniť pojem „nedeliteľný náklad“, aby bolo zabezpečené jednotné uplatňovanie tejto smernice vzhľadom na povolenia pre vozidlá alebo jazdné súpravy prepravujúce takéto náklady;
- (10) keďže tona sa všeobecne používa a chápe ako jednotka merania hmotnosti vozidla, a preto sa používa v tejto smernici, pričom sa berie na vedomie, že formálnou jednotkou zaťaženia je newton;
- (11) keďže pri zavádzaní vnútorného trhu by mal byť rozsah pôsobnosti tejto smernice rozšírený na vnútroštátnu dopravu do tej miery, do akej sa táto smernica týka charakteristík, ktoré významným spôsobom ovplyvňujú podmienky hospodárskej súťaže v dopravnom sektore, a najmä hodnôt týkajúcich sa maximálne povolenej dĺžky a šírky vozidiel a jazdných súprav určených na prepravu tovaru;
- (12) keďže pre ostatné charakteristiky vozidiel sú členské štáty oprávnené uplatňovať na svojom území hodnoty iné, než sú hodnoty uvedené v tejto smernici, iba na vozidlá používané vo vnútroštátnej doprave;
- (13) keďže jazdné súpravy, ktoré používajú nastaviteľné spojovacie systémy v praxi, dosahujú maximálnu dĺžku 18,75 metrov pri plnom nastavení; keďže tá istá maximálna dĺžka by mala byť povolená pre jazdné súpravy používajúce pevné spojovacie systémy;
- (14) keďže maximálne povolená šírka 2,5 metra vozidiel určených na prepravu tovaru môže nechávať nedostatočný vnútorný priestor na efektívne naloženie paliet čo spôsobilo, že sa v právnych predpisoch členských štátov týkajúcich sa vnútroštátnej dopravy používali rôzne tolerancie presahujúce túto úroveň; keďže je potrebné sa všeobecne prispôsobiť existujúcej situácii tak, aby sa zabezpečila jednoznačnosť technických požiadaviek pri zachovaní aspektov bezpečnosti cestnej premávky týchto charakteristík;
- (15) keďže ak sa maximálna šírka vozidiel určených na prepravu tovaru zvýši na 2,55 metra, takáto norma by sa tiež mala uplatňovať na autobusy; keďže pokiaľ ide o autobusy, je nevyhnutné stanoviť prechodné obdobie, ktoré by umožnilo príslušným výrobcam prispôsobiť ich priemyselné závody;
- (16) keďže v záujme zabránenia nadmernému poškodzovaniu ciest a zabezpečenia určitého priestoru pri povoľovaní a používaní vozidiel by sa malo uprednostniť pneumatické alebo ekvivalentné zavesenie pred mechanickým zavesením; keďže by nemali byť prekročené určité nápravové zaťaženia a vozidlo musí byť schopné otočiť sa o 360° v rámci určitých medzných hodnôt pre sledovanú dráhu;
- (17) keďže by členské štáty mali mať vo vnútroštátnej preprave tovaru na svojom území možnosť pohybu vozidiel alebo jazdných súprav s rozmermi odlišujúcimi sa od rozmerov stanovených v tejto smernici, ak prepravy vykonávané takýmito vozidlami sú touto smernicou definované ako prepravy, ktoré nemajú podstatný vplyv na medzinárodnú hospodársku súťaž v dopravnom sektore, t. j. prepravy vykonávané špeciálnymi vozidlami a prepravy vykonávané podľa modulárnej koncepcie;
- (18) keďže v prípade preprav podľa modulárnej koncepcie by malo existovať prechodné obdobie opatrenie, ktoré by umožnilo členským štátom prispôsobiť ich cestnú infraštruktúru;
- (19) keďže vozidlám alebo jazdným súpravám konštruovaným s využitím nových technológií alebo nových koncepcií podľa noriem líšiacich sa od noriem uvedených v tejto smernici by sa mali na určité prechodné obdobie povoliť miestne prepravy, aby sa využil technický pokrok;
- (20) keďže vozidlá, ktoré boli uvedené do prevádzky pred dátumom vykonávania tejto smernice a ktoré nespĺňajú rozmerové charakteristiky stanovené v tejto smernici v dôsledku predošlých odliš-

▼B

ných vnútroštátnych ustanovení alebo metód merania, by malo byť na prechodné obdobie povolené naďalej poskytovať dopravné služby v rámci členského štátu, v ktorom je dané vozidlo registrované alebo uvedené do prevádzky;

- (21) keďže sa dosiahol pokrok pri prijatí smerníc o typovom schválení jazdných súprav s piatimi alebo šiestimi nápravami; keďže požiadavky týkajúce sa zhody s charakteristikami inými, než sú hmotnosti a rozmery tak, ako je uvedené v prílohe II smernice 85/3/EHS, by preto mali byť zrušené;
- (22) keďže taká modifikácia je potrebná tiež na to, aby sa zabránilo konfliktom pravidiel s medzinárodnými dohovormi, ktoré sa týkajú cestnej dopravy a prevádzky;
- (23) keďže v záujme uľahčenia monitorovania zhody s požiadavkami tejto smernice je nevyhnutné zabezpečiť, aby vozidlá mali osvedčenia o takejto zhode;
- (24) keďže táto smernica nemá vplyv na povinnosti členských štátov týkajúce sa konečného termínu transpozície tých smerníc, ktoré táto smernica nahrádza, do praxe a do vnútroštátnych právnych predpisov,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

Článok 1

1. Táto smernica sa vzťahuje na:

▼M1

- a) rozmery motorových vozidiel kategórie M2 a M3 a ich prípojných vozidiel kategórie 0 a motorových vozidiel kategórie N2 a N3 a ich prípojných vozidiel kategórie 03 a 04 tak, ako sú definované v prílohe II k smernici Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel ⁽¹⁾;

▼B

- b) hmotnosti a určité ďalšie charakteristiky vozidiel definovaných v písm. a) a špecifikovaných v prílohe I bode 2 tejto smernice.
2. Všetky hodnoty hmotností uvedené v prílohe I sú platné ako prevádzkové normy a týkajú sa teda podmienok zaťaženia a nie výrobných noriem, ktoré budú definované v neskoršej smernici.

▼M1

3. Táto smernica sa nevzťahuje na kĺbové autobusy s viac než jednou kĺbovou časťou.

▼B

Článok 2

Na účely tejto smernice:

- „motorové vozidlo“ znamená akékoľvek vozidlo poháňané motorom, ktoré sa pohybuje po ceste vlastnými prostriedkami,
- „prívies“ znamená akékoľvek vozidlo určené na pripojenie k motorovému vozidlu, s výnimkou návesov, a konštruované a vybavené na prepravu tovaru,
- „náves“ znamená akékoľvek vozidlo určené na pripojenie k motorovému vozidlu tak, že časť tohoto vozidla spočíva na uvedenom motorovom vozidle a podstatná časť jeho hmotnosti a hmotnosti jeho nákladu bude nesená motorovým vozidlom, a takéto vozidlo je skonštruované a vybavené na prepravu tovaru,
- „jazdná súprava“ znamená buď:

(1) Ú. v. ES L 42, 23. 2. 1970, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2000/40/ES (Ú. v. ES L 203, 10. 8. 2000, s. 9).

▼B

- prívesovú súpravu skladajúcu sa z motorového vozidla spojeného s prívesom; alebo
- návesovú súpravu skladajúcu sa z motorového vozidla spojeného s návesom,
- „klimatizované vozidlo“ znamená akékoľvek vozidlo, ktorého pevné alebo vymeniteľné nadstavby sú zvlášť vybavené na prepravu tovaru za regulovaných teplôt a ktorého každá z bočných stien vrátane izolácie je hrubá aspoň 45 mm,
- „autobus“ znamená vozidlo s viac než deviatimi sedadlami vrátane sedadla pre vodičov, skonštruované a vybavené na prepravu cestujúcich a ich batožiny. Môže mať jedno alebo viac poschodí a môže tiež ťahať príves na batožiny,
- „klbový autobus“ znamená autobus skladajúci sa z dvoch pevných častí spojených navzájom klbovou časťou. U tohoto typu vozidiel majú byť oddelenia pre cestujúcich v každom z dvoch pevných oddielov vzájomne prepojené. Klbová časť má umožňovať voľný pohyb cestujúcich medzi pevnými časťami. Spojenie a rozpojenie týchto dvoch častí je možné len v dielni,
- „maximálne povolené rozmery“ znamenajú maximálne rozmery pri ktorých je povolené použitie vozidla tak, ako je to stanovené v prílohe I k tejto smernici,
- „maximálne povolená hmotnosť“ znamená maximálnu hmotnosť, pri ktorej je povolené použitie naloženého vozidla v medzinárodnej doprave,
- „maximálne povolená hmotnosť na nápravu“ znamená maximálne zaťaženie nápravy alebo skupiny náprav, ktoré je povolené používať v medzinárodnej doprave,
- „nedeliteľný náklad“ znamená náklad, ktorý sa nemôže pre účely prepravy po ceste rozdeliť do dvoch alebo viacerých nákladov bez toho, aby nevznikli neprimerané náklady alebo riziko poškodenia, a ktorý vzhľadom na svoje rozmery alebo hmotnosti nemôže byť prepravovaný motorovým vozidlom, prípojným vozidlom, prívesovou súpravou alebo návesovou súpravou spĺňajúcimi vo všetkých ohľadoch ustanovenia tejto smernice,
- „tona“ znamená hmotnosť predstavovanú hmotou jednej tony a zodpovedá 9,8 kilonewtonov (kN),

Všetky maximálne povolené rozmery, uvedené v prílohe I, sa merajú v súlade s prílohou I k smernici 70/156/EHS, bez žiadnych kladných tolerancií.

Článok 3

1. Členský štát nesmie na svojom území odmietnuť alebo zakázať použitie:

- v medzinárodnej doprave, vozidiel registrovaných alebo uvedených do prevádzky v ktoromkoľvek inom členskom štáte z dôvodov týkajúcich sa ich hmotností a rozmerov,

▼M1

- vo vnútroštátnej doprave, vozidiel registrovaných alebo uvedených do prevádzky v ktoromkoľvek inom členskom štáte z dôvodov týkajúcich sa ich rozmerov,

▼B

za predpokladu, že takéto vozidlá spĺňajú limitné hodnoty uvedené v prílohe I.

Toto ustanovenie sa bude uplatňovať bez ohľadu na skutočnosť, že:

- a) uvedené vozidlá nie sú v súlade s požiadavkami tohto členského štátu vzhľadom na určité hmotnostné a rozmerové charakteristiky, ktoré nie sú uvedené v prílohe I;
- b) príslušný orgán členského štátu, v ktorom sú vozidlá registrované alebo uvedené do prevádzky, povolil limity, ktoré nie sú uvedené v článku 4 ods. 1 a prekračujú limity stanovené v prílohe I.

▼B

2. Pri rešpektovaní právnych predpisov spoločenstva však odsek 1 nemá vplyv na právo členských štátov, požadovať, aby vozidlá registrované alebo uvádzané do prevádzky na ich vlastnom území boli v súlade s ich vnútroštátnymi požiadavkami týkajúcimi sa hmotnostných a rozmerových charakteristík, ktoré nie sú obsiahnuté v prílohe I.

3. Členské štáty môžu vyžadovať, aby klimatizované vozidlá mali osvedčenie ATP alebo certifikačný štítok ATP v zmysle dohody o medzinárodnej preprave potravín podliehajúcich skaze a o zvláštnom vybavení používanom pre takúto prepravu, ktorá bola uzavretá 1. septembra 1970.

*Článok 4***▼M1**

1. Členské štáty nepovolujú na svojom území normálnu prevádzku:
 - a) vozidiel alebo jazdných súprav pre vnútroštátnu prepravu tovaru, ktoré nespĺňajú charakteristiky stanovené v bodoch 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 a 4.4 prílohy I;
 - b) vozidiel pre vnútroštátnu prepravu cestujúcich, ktoré nespĺňajú charakteristiky stanovené v bodoch 1.1, 1.2, 1.4a, 1.5 a 1.5a prílohy I;
2. Členské štáty môžu napriek tomu na svojom území povoliť prevádzku:
 - a) vozidiel alebo jazdných súprav pre vnútroštátnu prepravu tovaru, ktoré nespĺňajú charakteristiky stanovené v bodoch 1.3, 2, 3, 4.1 a 4.3 prílohy I;
 - b) vozidiel pre vnútroštátnu prepravu cestujúcich, ktoré nespĺňajú charakteristiky stanovené v bodoch 1.3, 2, 3, 4.1 a 4.3 prílohy I.

▼B

3. Vozidlám alebo jazdným súpravám, ktoré presahujú maximálne rozmery, môže byť povolená prevádzka len na základe zvláštnych povolení vydávaných bez diskriminácie príslušnými orgánmi, alebo na základe podobných nediskriminačných opatrení odsúhlasených z prípadu na prípad týmito orgánmi vtedy, keď tieto vozidlá alebo jazdné súpravy prepravujú nedeliteľné náklady alebo sú určené na takúto prepravu.

4. Členské štáty môžu na svojom území povoliť prevádzku ►**M1** vozidiel alebo jazdných súprav používaných na prepravu ◄, ak tieto vozidlá vykonávajú vnútroštátne prepravy, ktoré podstatne nenarúšajú medzinárodnú hospodársku súťaž v dopravnom sektore a ktorých rozmery sa líšia od tých, ktoré sú stanovené v bodoch 1.1, 1.2, 1.4 až 1.8, 4.2 a 4.4 prílohy I.

Preprava sa považuje za prepravu, ktorá podstatne nenarúša medzinárodnú hospodársku súťaž v dopravnom sektore vtedy, ak je splnená jedna z podmienok uvedených v písm. a) a b):

- a) prepravy sa vykonávajú na území členského štátu špeciálnymi vozidlami alebo špeciálnymi jazdnými súpravami za okolností, za ktorých sa bežne nevykonávajú vozidlami z iných členských štátov, napr. prepravy spojené s ťažbou dreva a lesným hospodárstvom;
- b) členské štáty, ktoré dovoľujú, aby sa na ich území vykonávali prepravy vozidlami alebo jazdnými súpravami s rozmermi líšiacimi sa od rozmerov uvedených v prílohe I, tiež povolia, aby sa motorové vozidlá, prívesy a návesy, ktoré spĺňajú rozmery stanovené v prílohe I, používali v takých súpravách, aby sa dosiahla aspoň povolená ložná dĺžka v tomto štáte tak, aby každý prevádzkovateľ mohol využiť tie isté podmienky hospodárskej súťaže (modulárna koncepcia).

Príslušný členský štát, ktorý musí prispôbiť svoju cestnú infraštruktúru tak, aby mohlo byť zabezpečené splnenie podmienky uvedenej v písm. b), môže však napriek tomu najneskôr do 31. decembra 2003 zakázať ►**M1** na svojom území vo vnútroštátnej preprave prevádzku vozidiel ◄ alebo jazdných súprav, ktoré presahujú platné vnútroštátne

▼B

normy týkajúce sa rozmerov za predpokladu, že takéto vnútroštátne právne predpisy sa budú naďalej uplatňovať na všetkých dopravcov spoločenstva nediskriminačným spôsobom.

Členské štáty informujú Komisiu o opatreniach prijatých na základe tohoto odseku.

5. Členské štáty môžu povoliť, aby vozidlá alebo jazdné súpravy, na ktorých sú zabudované nové technológie alebo nové koncepcie, ktoré nemôžu splniť jednu alebo viac požiadaviek tejto smernice, vykonali určité prepravy počas skúšobného obdobia. Členské štáty informujú o tom Komisiu.

6. Členské štáty môžu na svojom území do 31. decembra 2006 povoliť prevádzku vozidiel alebo jazdných súprav používaných na prepravu tovaru a registrovaných alebo uvedených do prevádzky pred vykonávaním tejto smernice, pokiaľ tieto vozidlá z hľadiska svojich rozmerov presahujú rozmery stanovené v bodoch 1.1, 1.2, 1.4 až 1.8, 4.2 a 4.4 prílohy I, na základe rozdielnych vnútroštátnych ustanovení alebo metód merania.

▼M1

7. Do 31. decembra 2020 môžu členské štáty povoliť na svojom území prevádzku autobusov, ktoré boli registrované alebo uvedené do prevádzky pred vykonaním tejto smernice, no ktorých rozmery prekračujú rozmery stanovené v bodoch 1.1, 1.2, 1.5 a 1.5a prílohy I.

▼B*Článok 5*

Bez toho, aby bol dotknutý článok 4 ods. 6:

- a) návesové súpravy uvedené do prevádzky pred 1. januárom 1991, ktoré nespĺňajú špecifikácie obsiahnuté v bodoch 1.6 a 4.4 prílohy I, sa považujú za vozidlá spĺňajúce také špecifikácie na účely článku 3, ak nepresahujú celkovú dĺžku 15,50 metra;
- b) prívesové súpravy, ktorých motorové vozidlá boli uvedené do prevádzky pred 31. decembrom 1991 a ktoré nespĺňajú špecifikácie obsiahnuté v bodoch 1.7 a 1.8 prílohy I, sa do 31. decembra 1998 považujú za súpravy spĺňajúce také špecifikácie pre účely článku 3, ak nepresahujú celkovú dĺžku 18 metrov.

Článok 6

1. Členské štáty prijímajú nevyhnutné opatrenia na to aby zabezpečili, že vozidlá uvedené v článku 1 spĺňajúce túto smernicu budú mať jeden z dokladov uvedených v písm. a), b) a c):

- a) kombinácia nasledovných dvoch štítkov:
 - „štítok výrobcu“ vytvorený a pripevnený v súlade so smernicou 76/114/EHS ⁽¹⁾,
 - štítok týkajúci sa rozmerov v súlade s prílohou III vytvorený a pripevnený v súlade so smernicou 76/114/EHS;
- b) jeden štítok vytvorený a pripevnený v súlade so smernicou 76/114/EHS a obsahujúci informácie o dvoch štítkoch uvedených v písm. a);
- c) samostatný dokument vydaný príslušnými orgánmi členského štátu, v ktorom je dané vozidlo registrované alebo uvedené do prevádzky. Taký dokument musí mať tú istú hlavičku a informácie ako štítky uvedené v písm. a). Uchováva sa z hľadiska inšpekcie na ľahko dostupnom mieste a zodpovedajúco chrániť.

2. Ak charakteristiky vozidla nezodpovedajú tým, ktoré sú uvedené v doklade o zhode, podnikne členský štát, v ktorom je dané vozidlo registrované, nevyhnutné opatrenia, aby zabezpečil zmenu daného dokladu o zhode.

3. Štítky a dokumenty uvedené v odseku 1 uznávajú členské štáty ako doklad o zhode vozidla s požiadavkami tejto smernice.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 24, 30.1.1976, s. 1, smernica zmenená a doplnená smernicou Komisie 78/507/EHS (Ú. v. ES L 155, 13.6.1978, s. 31).

▼B

4. Vozidlá, ktoré majú doklad o zhode, môžu podliehať:
- náhodným kontrolám, pokiaľ ide o spoločné normy týkajúce sa hmotností,
 - pokiaľ ide o spoločné normy týkajúce sa rozmerov, len kontrolám pri podozrení, že nie sú splnené požiadavky tejto smernice.
5. Prostredný stĺpec na doklade o zhode týkajúci sa hmotnosti má v prípade potreby obsahovať hmotnostné normy spoločenstva uplatňovateľné na príslušné vozidlo. Pokiaľ ide o vozidlá uvedené v bode 2.2.2 písm. c) prílohy I, položka „44 ton“ sa uvedie v zátvorkách pod maximálnou povolenou hmotnosťou jazdných súprav.
6. Každý členský štát môže vzhľadom na akékoľvek vozidlo, ktoré je registrované alebo je tu uvedené do prevádzky na jeho území, rozhodnúť o tom, že maximálne hmotnosti povolené jeho vnútroštátnymi právnymi predpismi sú uvedené na doklade o zhode v ľavom stĺpci a technicky prípustné hmotnosti v pravom stĺpci.

▼M1*Článok 7*

Táto smernica nevylučuje uplatňovanie pravidiel cestnej premávky platných v každom členskom štáte, ktoré umožňujú, aby hmotnosti a/alebo rozmery vozidiel na určitých cestách alebo stavebných komunikáciách boli obmedzené, bez ohľadu na štát, v ktorom sú také vozidlá registrované alebo uvedené do prevádzky.

To zahŕňa aj možnosť uložiť miestne obmedzenia týkajúce sa maximálnych povolených rozmerov a/alebo hmotností vozidiel, ktoré sa môžu používať v špecifikovaných oblastiach alebo na špecifikovaných cestách, kde infraštruktúra nie je vhodná pre dlhé a ťažké vozidlá, ako sú napríklad mestské centrá, malé dediny alebo miesta osobitného významu z hľadiska ochrany prírody.

▼B*Článok 8*

Článok 3 sa neplatí pre Írsko a Spojené kráľovstvo do 31. decembra 1998:

- a) pokiaľ ide o normy uvedené v bodoch 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 a 3.3.2 prílohy I:
- s výnimkou kľbových vozidiel uvedených v bode 2.2.2, ak:
 - i) celková naložená hmotnosť nepresahuje 38 ton;
 - ii) hmotnosť na ktorejkoľvek trojnáprave pri vzdialenosti uvedenej v bode 3.3.2 nepresahuje 22,5 tony,
 - s výnimkou vozidiel uvedených v bodoch 2.2.3, 2.2.4, 2.3 a 2.4, ak celková naložená hmotnosť neprevyšuje:
 - i) 35 ton pre vozidlá uvedené v bodoch 2.2.3 a 2.2.4;
 - ii) 17 ton pre vozidlá uvedené v bode 2.3.1;
 - iii) 30 ton pre vozidlá uvedené v bode 2.3.3 za predpokladu, že spĺňajú podmienky zhody špecifikované v tomto bode a v bode 4.3;
 - iv) 27 ton pre vozidlá uvedené v bode 2.4,
- b) pokiaľ ide o normu uvedenú v bode 3.4 prílohy I, s výnimkou vozidiel uvedených v bodoch 2.2, 2.3 a 2.4, kde hmotnosť na hnaciu nápravu neprekračuje 10,5 tony.

▼M1*Článok 8a*

Portugalsko a Spojené kráľovstvo môžu na svojom území do 9. marca 2005 odmietnuť alebo zakázať používanie autobusov uvedených v bode 1.1 prílohy I, ak tieto autobusy nespĺňajú nasledovné kritéria, týkajúce sa schopnosti manévrovania:

▼ M1

- keď autobus stojí a má svoje riadené kolesá nasmerované tak, že ak sa vozidlo pohybuje, jeho najkrajnejší predný bod by opisoval kruh s polomerom 12,50 m, musí sa na zemi urobiť čiara pozdĺž vertikálnej roviny dotýkajúcej sa strany vozidla, ktorá je obrátená smerom von z kruhu. V prípade kĺbového autobusu musia byť dve pevné časti s touto rovinou rovnobežné,
- keď sa autobus pohybuje dopredu na ktorúkoľvek stranu v kruhu s polomerom 12,50 m, žiadna jeho časť nesmie vyčnievať z vertikálnej roviny o viac než 0,80 m v prípade pevného autobusu s dĺžkou do 12 m, alebo o viac než 1,20 m v prípade buď pevného autobusu s dĺžkou nad 12 m, alebo kĺbového autobusu.

▼ B*Článok 9*

Vzhľadom na normu uvedenú v bode 1.2 písm. a) prílohy I môže členský štát do 31. decembra 1999 odmietnuť alebo zakázať na svojom území používanie autobusov, ktorých šírka presahuje 2,5 metra.

Členský štát informuje Komisiu o opatreniach prijatých na základe tohoto článku. Komisia o takom opatrení informuje ostatné členské štáty.

Článok 10

Smernice uvedené v prílohe IV, časť A sa zrušujú s platnosťou od dátumu uvedeného v článku 11, a to bez ohľadu na povinnosti členských štátov týkajúce sa konečných termínov pre transponovanie, uvedených v prílohe IV, časť B.

Odkazy na zrušené smernice sa chápu ako odkazy na túto smernicu a uplňujú sa v súlade s korelačnou tabuľkou uvedenou v prílohe V.

▼ M1*Článok 10a*

So zreteľom na bod 1.5a prílohy I Komisia najneskôr do 9. marca 2005 predloží správu o možnosti zníženia hodnoty 0,60 m uvedenej v druhom pododseku tohto bodu, aby sa zlepšili bezpečnostné podmienky týkajúce sa manévrovacej schopnosti dlhých autobusov. V prípade potreby musí byť k správe priložený legislatívny návrh na príslušnú zmenu a doplnenie tejto prílohy.

▼ B*Článok 11*

1. Členské štáty do 17. septembra 1997 prijímu zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravujú členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

Článok 12

Táto smernica nadobudne účinnosť dňom jej uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev*.

Článok 13

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

▼ **B**

PRÍLOHA I

MAXIMÁLNE HMOTNOSTI A ROZMERY A PRÍSLUŠNÉ CHARAKTERISTIKY VOZIDIEL

1. Maximálne povolené rozmery pre vozidlá uvedené v článku 1 ods. 1 písm. a

1.1 Maximálna dĺžka:

▼ **M1**

— motorové vozidlo okrem autobusu	12,00 m
— prípojné vozidlo	12,00 m
— návesová súprava	16,50 m
— prívesová súprava	18,75 m
— kĺbový autobus	18,75 m
— autobus s dvoma nápravami	13,50 m
— autobus s viac než dvoma nápravami	15,00 m
— autobus + príves	18,75 m

▼ **B**

1.2 Maximálna šírka:

- a) všetky vozidlá 2,55 m
 b) karosérie klimatizovaných vozidiel 2,60 m

1.3 Maximálna výška (akékoľvek vozidlo) 4,00 m

1.4 Vymeniteľné nadstavby a normalizované nákladné časti, ako sú kontajnery, sú zahrnuté v rozmeroch uvedených v bodoch 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 a 4.4

▼ **M1**

- 1.4a Ak je autobus vybavený akýmkoľvek odstrániteľným príslušenstvom, ako sú napríklad skrinky na lyže, jeho dĺžka, vrátane príslušenstva, nesmie presiahnuť maximálnu dĺžku stanovenú v bode 1.1

▼ **B**

- 1.5 Akékoľvek motorové vozidlo alebo jazdná súprava, ktorá sa pohybuje, musí byť schopné otočiť sa vo vymedzenom kruhu, ktorý má vonkajší polomer 12,5 metra a vnútorný polomer 5,30 metra

▼ **M1**

1.5a Dodatočné požiadavky na autobusy

Keď autobus stojí, musí sa na zemi urobiť čiara pozdĺž vertikálnej roviny dotýkajúcej sa strany vozidla, ktorá je obrátená smerom von z kruhu. V prípade kĺbového vozidla musia byť s touto rovinou rovnobežné dve pevné časti

Keď sa vozidlo pohybuje z priameho smeru do kruhovej oblasti popísanej v bode 1.5, žiadna jeho časť nesmie vyčnievať z vertikálnej roviny o viac než 0,60 m

▼ **B**

- 1.6 Maximálna vzdialenosť medzi osou otočného čapu návesného zariadenia a zadnou časťou návesu 12,00 m

▼B

1.7	Maximálna vzdialenosť meraná rovnobežne s pozdĺžnou osou prívesovej súpravy od najprednejšieho vonkajšieho bodu ložnej oblasti za kabinou k najzadnejšiemu vonkajšiemu bodu prívesu súpravy mínus vzdialenosť medzi zadnou časťou hnacieho vozidla a prednou časťou prívesu	15,65 m
1.8	Maximálna vzdialenosť meraná rovnobežne s pozdĺžnou osou prívesovej súpravy od najprednejšieho vonkajšieho bodu ložnej oblasti za kabinou k najzadnejšiemu vonkajšiemu bodu prívesu súpravy	16,40 m
2.	Maximálna povolená hmotnosť vozidla (v tonách)	
2.1	<i>Vozidlá tvoriace časť jazdnej súpravy</i>	
2.1.1	Dvojnápravové prípojné vozidlo	18 ton
2.1.2	Trojnápravové prípojné vozidlo	24 ton
2.2	<i>Jazdná súprava</i>	
2.2.1	Prívesové súpravy s piatimi alebo šiestimi nápravami	
	a) dvojnápravové motorové vozidlo s trojnápravovým prívesom	40 ton
	b) trojnápravové motorové vozidlo s dvojnápravovým prívesom	40 ton
2.2.2	Návesové súpravy s piatimi alebo šiestimi nápravami	
	a) dvojnápravové motorové vozidlo s trojnápravovým návesom	40 ton
	b) trojnápravové motorové vozidlo s dvojnápravovým návesom	40 ton
	c) trojnápravové motorové vozidlo s dvojnápravovým návesom nesúcim 40- stopový ISO kontajner, ako prepravná činnosť kombinovanej dopravy	44 ton
2.2.3	Prívesové súpravy so štyrmi nápravami skladajúce sa z dvojnápravového motorového vozidla a dvojnápravového prívesu	36 ton
2.2.4	Návesové súpravy so štyrmi nápravami skladajúce sa z dvojnápravového motorového vozidla a dvojnápravového návesu, ak vzdialenosť medzi nápravami návesu:	
2.2.4.1	je 1,3 m alebo väčšia, ale nie viac než 1,8 m	36 ton
2.2.4.2	je väčšia než 1,8 m	36 ton
		+ 2 tonová tolerancia, ak sa rešpektuje maxim. povolená hmotnosť (MAW) motorového vozidla (18 ton) a MAW dvojitej nápravy návesu (20 ton) a ak je hnacia náprava vybavená zdvojenými pneumatikami a ak má pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci spoločenstva tak, ako je definované v prílohe II.
2.3	<i>Motorové vozidlá</i>	
2.3.1	Dvojnápravové motorové vozidlá	18 ton
2.3.2	Trojnápravové motorové vozidlá	— 25 ton — 26 ton
		vtedy, ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a ak má pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci spoločenstva tak, ako je definované v prílohe II, alebo v tých prípadoch, kedy má každá hnacia náprava zdvojenú pneumatiku a maximálne hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,5 tony.

▼B

2.3.3	štvornápravové motorové vozidlá s dvoma riadiacimi nápravami	— 32 ton	vtedy, ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a ak má pneumat. zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci spoločenstva tak, ako je definované v prílohe II, alebo v tých prípadoch, kedy má každá hnacia náprava zdvojenú pneumatiku a maximálne hmotnostné zaťaženie každej nápravy nepresahuje 9,5 tony.
2.4	<i>Trojnápravové kĺbové autobusy</i>	28 ton	
3.	Maximálna povolená hmotnosť na nápravu vozidiel uvedených v článku 1 ods. 1 písm. b) (v tonách)		
3.1	<i>Jednotlivé nápravy</i> Jednotlivé nápravy, ktoré nie sú hnacie	10 ton	
3.2	<i>Tandemové nápravy prívesov a návesov</i> Súčet hmotnostných záťaží náprav na tandemovú nápravu nesmie presiahnuť, ak vzdialenosť d) medzi nápravami je:		
3.2.1	menšia než 1 m ($d < 1,0$)	11 ton	
3.2.2	medzi 1,0 m a menej než 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 ton	
3.2.3	medzi 1,3 m a menej než 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 ton	
3.2.4	1,8 m alebo viac ($1,8 \leq d$)	20 ton	
3.3	<i>Trojité nápravy prívesov a návesov</i> Súčet hmotnostných záťaží náprav na trojitú nápravu nesmie presiahnuť, ak vzdialenosť d) medzi nápravami je:		
3.3.1	1,3 m alebo menej ($d \leq 1,3$)	21 ton	
3.3.2	viac než 1,3 m až do 1,4m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 ton	
3.4	<i>Hnacia náprava</i>		
3.4.1	Hnacia náprava vozidiel uvedených v bodoch 2.2.1 a 2.2.2	11,5 tony	
3.4.2	Hnacia náprava vozidiel uvedených v bodoch 2.2.3, 2.2.4, 2.3 a 2.4	11,5 tony	
3.5	<i>Tandemové nápravy motorových vozidiel</i> Súčet hmotnostných záťaží náprav na dvojtitú nápravu nesmie presiahnuť, ak vzdialenosť d) medzi nápravami je:		
3.5.1	menšia než 1 m ($d < 1,0$)	11,5 tony	
3.5.2	1,0 m alebo väčšia, ale menej než 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 ton	
3.5.3	1,3 m alebo väčšia, ale menej než 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	— 18 ton — 19 ton	vtedy, ak má hnacia náprava zdvojené pneumatiky a ak má pneumatické zavesenie alebo zavesenie uznané za ekvivalentné v rámci spoločenstva tak, ako je definované v prílohe II, alebo v tých prípadoch, kedy má každá hnacia náprava zdvojené pneumatiky a maximálne hmotnostné zaťaženie každej nápravy ne-presahuje 9,5 tony.
4.	Príslušné charakteristiky vozidiel uvedených v článku 1 ods. 1 písm. b)		

▼B

- 4.1 *Všetky vozidlá*
Hmotnosť nesená hnacou nápravou alebo hnacími nápravami vozidla alebo jazdnej súpravy nesmie byť menšia než 25 % celkovej hmotnosti naloženého vozidla alebo jazdnej súpravy, ak sa používajú v medzinárodnej doprave.
- 4.2 *Prívesové súpravy*
Vzdialenosť medzi zadnou nápravou motorového vozidla a prednou nápravou prívesu nesmie byť menšia než 3,0 m.
- 4.3 *Maximálna povolená hmotnosť závisiaca na rázvore kolies vozidla*
Maximálna povolená hmotnosť v tonách štvornápravového motorového vozidla nesmie presiahnuť päťnásobnú vzdialenosť v metroch medzi osami najprednejšej a najzadnejšej nápravy vozidla.
- 4.4 *Návesy*
Vzdialenosť meraná horizontálne medzi osou otočného čapu návesného zariadenia a akýmkoľvek bodom v prednej časti návesu nesmie presiahnuť 2,04 m.



PRÍLOHA II

PODMIENKY TÝKAJÚCE SA EKVIVALENCIE MEDZI URČITÝMI SYSTÉMAMI BEZ PNEUMATICKÉHO ZAVESENIA A S PNEUMATICKÝM ZAVESENÍM PRE HNACIU(E) NÁPRAVU(Y) VOZIDLA

1. DEFINÍCIA ZÁVESU

Závesný systém sa považuje za pneumatický záves, ak je aspoň 75 % pružiacieho efektu spôsobené pneumatickou pružinou.

2. EKVIVALENTNOSŤ PNEUMATICKÉHO ZÁVESU

Záves uznaný za ekvivalentný pneumatickému závesu, musí spĺňať tieto požiadavky:

- 2.1 počas voľnej prechodovej nízkofrekvenčnej vertikálnej oscilácie odpruženej hmoty nad hnacou nápravou alebo podvozkom musí byť nameraná frekvencia a tlmenie so závesom pri prenose svojho maximálneho zaťaženia v rozmedzí definovanom v odsekoch 2.2 až 2.5;
- 2.2 každá náprava musí byť vybavená hydraulickými tlmičmi. Na podvozkoch so zdvojenými nápravami musia byť tlmiče umiestnené tak, aby minimalizovali osciláciu podvozkov.
- 2.3 hodnota stredného pomerného tlmenia D musí byť vyššia než 20 % kritického tlmenia pre záves v jeho normálnom stave s umiestnenými a fungujúcimi hydraulickými tlmičmi.
- 2.4 pomerné tlmenie D závesu so všetkými hydraulickými tlmičmi odstránenými alebo nefungujúcimi nesmie byť vyššie než 50 % D .
- 2.5 frekvencia odpruženej hmoty nad hnacou nápravou alebo podvozkom vo voľnej prechodovej vertikálnej oscilácii nesmie byť vyššia než 2,0 Hz.
- 2.6 frekvencia a tlmenie závesu sú uvedené v odseku 3. Testovacie postupy pre meranie frekvencie a tlmenia sú stanovené v odseku 4.

3. DEFINÍCIA FREKVENCIE A TLMENIA

V tejto definícii sa uvažuje s odpruženou hmotou M (kg) nad hnacou nápravou alebo podvozkom. Náprava alebo podvozok majú celkovú vertikálnu tuhosť medzi cestným povrchom a odpruženou hmotou K newton/meter (N/m) a celkový koeficient tlmenia C newton krát sekunda na meter (N.s/m). Vertikálne posunutie odpruženej hmoty je Z . Pohybová rovnica pre voľnú osciláciu odpruženej hmoty je:

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

Frekvencia oscilácie odpruženej hmoty F (rad/sek) je:

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

Tlmenie je kritické vtedy, keď $C = C_0$, kde

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

Pomerné tlmenie ako podiel kritického tlmenia je C/C_0 .

Počas voľnej prechodnej oscilácie odpruženej hmoty bude vertikálny pohyb hmoty sledovať tlmennú sínusoidnú dráhu (obrázok 2). Frekvenciu je možné odhadnúť tak, že sa odmeria čas za toľko cyklov oscilácie, koľko je možné pozorovať. Tlmenie je možné odhadnúť tak, že sa odmerajú výšky po sebe idúcich vrcholov oscilácie v rovnakom smere. Ak špičkové amplitúdy prvého a druhého cyklu oscilácie sú A_1 a A_2 , potom je pomerné tlmenie D :

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

kde „ln“ je prirodzený logaritmus pomeru amplitúd.

4. POSTUP TESTU

▼B

Pre stanovenie pomerného tlmenia D , pomerné tlmenie s odstránenými hydraulickými tlmičmi a frekvenciou F závesu, malo by naložené vozidlo spĺňať jednu z nasledovných podmienok:

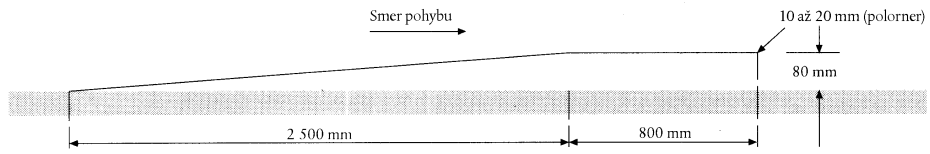
- a) malo by sa pohybovať pri nízkej rýchlosti ($5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$) cez 80 mm schod s profilom, ktorý je zobrazený na obrázku 1. Prechodová oscilácia, ktorá sa analyzuje na frekvenciu a tlmenie nastáva po tom, čo kolesá na hnacej náprave opustia schod;
alebo
- b) malo by byť ťahané dole za svoj podvozok tak, aby záťaž hnacej nápravy bola $1,5$ -krát väčšia, než je jeho maximálna statická hodnota. Vozidlo, ktoré je držané v dolnej polohe sa náhle uvoľní a analyzuje sa následná oscilácia;
alebo
- c) malo by byť ťahané hore za svoj podvozok tak, aby odpružená hmota bola zdvihnutá o 80 mm nad hnaciu nápravu. Vozidlo držané v hornej polohe sa náhle pustí a analyzuje sa následná oscilácia;
alebo
- d) malo by byť podrobené iným postupom do tej miery, pokiaľ výrobca k spokojnosti technického oddelenia nepreukáže, že sú ekvivalentné.

Dané vozidlo by malo byť vybavené meničom vertikálneho posunutia medzi hnacou nápravou a podvozkom, priamo nad hnacou nápravou. Zo stopy môže byť nameraný časový interval medzi prvým a druhým kompresným vrcholom na zistenie frekvencie F a amplitúdový pomer na zistenie hodnoty tlmenia. Pre dvojnápravové podvozky by meniče vertikálneho posunutia mali byť namontované medzi každou hnacou nápravou a podvozkom priamo nad touto nápravou.

▼B

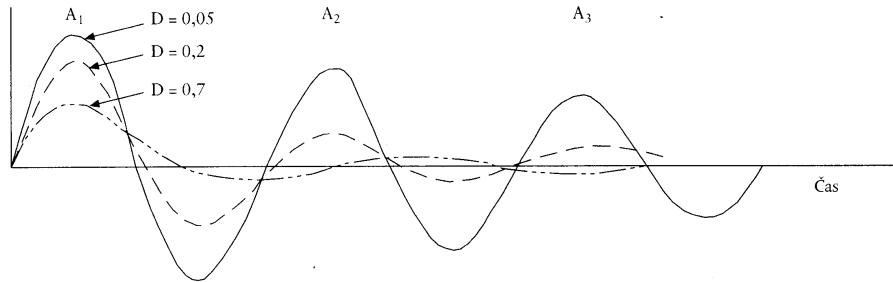
Obrázok 1

Schod pre závesné testy



Obrázok 2

Tlmený prechodový jav





PRÍLOHA III

ŠTÍTKO TÝKAJÚCI SA ROZMEROV UVEDENÝCH V ČLÁNKU 6 ODS. 1 PÍSM. a)

I. Štítok týkajúci sa rozmerov, ktorý sa, ak je to možné umiestňuje vedľa štítku uvedeného v smernici 76/114/EHS, musí obsahovať nasledovné údaje:

1. názov výrobcu (¹);
2. identifikačné číslo vozidla (¹);
3. dĺžku motorového vozidla, prívesu alebo návesu (L);
4. šírku motorového vozidla, návesu alebo prívesu (W);
5. údaje pre meranie dĺžky jazdných súprav:
 - vzdialenosť a) medzi prednou časťou motorového vozidla a stredom spojovacieho zariadenia (spojovací hák alebo návesné zariadenie); v prípade návesného zariadenia s niekoľkými bodmi spojenia musia byť uvedené minimálne a maximálne hodnoty a_{\min} a a_{\max}),
 - vzdialenosť b) medzi stredom spojovacieho zariadenia prívesu (kruh závesného čapu) alebo návesu (čap návesného zariadenia) a zadnej časti prívesu alebo návesu; v prípade zariadenia s niekoľkými bodmi spojenia musia byť uvedené minimálne a maximálne hodnoty (b_{\min} a b_{\max}).

Dĺžkou jazdnej súpravy je dĺžka motorového vozidla a prívesu alebo návesu, umiestnených v priamke za sebou.

II. Hodnoty uvedené na doklade o zhode musia presne reprodukovať merania vykonané priamo na danom vozidle.

(¹) Tieto informácie nie je potrebné opakovať, ak má vozidlo jediný štítok obsahujúci údaje o hmotnostiach, ako aj o rozmeroch.



PRÍLOHA IV

ČASŤ A

ZRUŠENÉ SMERNICE

(uvedené v článku 10)

- smernica 85/3/EHS o hmotnostiach, rozmeroch a niektorých ďalších technických charakteristikách určitých cestných vozidiel a jej následné úpravy:
 - smernica 86/360/EHS,
 - smernica 88/218/EHS,
 - smernica 89/338/EHS,
 - smernica 89/460/EHS,
 - smernica 89/461/EHS,
 - smernica 91/60/EHS,
 - smernica 92/7/EHS,
- smernica 86/364/EHS týkajúca sa overenia zhody vozidiel so smernicou 85/3/EHS o hmotnostiach, rozmeroch a niektorých iných technických charakteristikách určitých vozidiel cestnej dopravy.

ČASŤ B

<i>Smernice</i>	<i>Konečné termíny pre transpozíciu</i>
85/3/EHS 1986 (Ú. v. ES L 2, 3.1.1985, s. 14)	1. júla 1986
86/360/EHS (Ú. v. ES L 217, 5.8.1986, s. 19)	1. januára 1990
86/364/EHS (Ú. v. ES L 221, 7.8.1986, s. 48)	1. januára 1992
88/218/EHS (Ú. v. ES L 98, 15.4.1988, s. 48)	29. júla 1987
89/338/EHS (Ú. v. ES L 142, 25.5.1989, s. 3)	1. januára 1989
89/460/EHS (Ú. v. ES L 142, 25.5.1989, s. 3)	1. júla 1991
89/461/EHS (Ú. v. ES L 226, 3.8.1989, s. 5)	1. januára 1993
89/461/EHS (Ú. v. ES L 226, 3.8.1989, s. 7)	1. januára 1991
91/60/EHS (Ú. v. ES L 37, 9.2.1991, s. 37)	30. septembra 1991
92/7/EHS (Ú. v. ES L 57, 2.3.1992, s. 29)	31. decembra 1992

KORELAČNÁ TABUĽKA

Táto smernica	85/3/EHS	86/360/EHS	88/364/EHS	89/218/EHS	89/338/EHS	89/460/EHS	89/461/EHS	91/60/EHS	92/7/EHS
Článok 1 ods. 1	Článok 1ods.1								
Článok 1 ods. 1 písm. a)	—								
Článok 1ods. 1 písm. b)	Článok 1ods. 1 písm. b)								
Článok 1 ods. 2	Článok 1 ods. 2								
Článok 2 1. až 4. a 6. až 10. zarážka					Článok 1 ods. 2				
Článok 2 5., 11. a 12. zarážka	—								
Článok 2 posledný odsek	—								
Článok 3 ods. 1	—								
Článok 3 ods. 1 písm. a), b)	Článok 3 ods. 1 písm. a), b)								
Článok 3 ods. 2	Článok 3 ods. 2								
Článok 3 ods. 3	—								
Článok 4	—								
Článok 5 písm. a)							Článok 1 ods. 1		
Článok 5 písm. b)								Článok 1 ods. 1	
Článok 6 ods. 1 až 4			Článok 1 ods. 1 až 4						
Článok 6 ods. 5. až 6			Článok 2 ods. 1 až 2						

▼B

Táto smernica	85/3/EHS	86/360/EHS	88/364/EHS	89/218/EHS	89/338/EHS	89/460/EHS	89/461/EHS	91/60/EHS	92/7/EHS
Článok 7	Článok 6								
Článok 8						Článok 1			
Článok 9 až 12	—								
Článok 13	Článok 9								
Príloha I	Príloha I								
Bod 1	Bod 1								
Bod 1.1 1. až 3. a 5. zarážka								Článok 1ods. 2	
Bod 1.1. 4. zarážka	—								
Bod 1.2 písm. a)	—								
Bod 1.2 písm. b)	—								
Bod 1.3 až 1.5	Bod 1.3 až 1.5								
Bod 1.6							Článok 13		
Bod 1.7								Článok 1 ods. 3	
Bod 1.8	—								
Bod 2. až 2.2.1 písm. b)	Bod 2. až 2.2.1 písm. b)								
Bod 2.2.2 (písm. a) až c)	Bod 2.2.2 (písm. a) až c)								
Bod 2.2.3 Bod 2.2.4.1						Článok 1ods. 5 písm. b)			
Bod 2.2.4.2									Článok 1 ods. 1 písm. a)
Bod 2.3 až 2.3.1						Článok 1ods. 5 písm. c)			

▼B

Táto smernica	85/3/EHS	86/360/EHS	88/364/EHS	89/218/EHS	89/338/EHS	89/460/EHS	89/461/EHS	91/60/EHS	92/7/EHS
Bod 2.3.2 až 2.3.3									Článok 1 ods. 1 písm. b) až c)
Bod 2.4					Článok 1ods. 5 písm. c)				
Bod 3 až 3.3.2	Bod 3 až 3.3.2								
Bod 3.4 až 3.4.1		Článok 1 ods. 3							
Bod 3.4.2 až 3.5.2					Článok 1ods. 5 písm. d)				
Bod 3.5.3									Článok 1 ods. 1 písm. d)
Bod 4 až 4.2	Bod 4. až 4.2								
Bod 4.3					Článok 1 ods. 5 písm. e)				
Bod 4.4							Článok 1ods. 4		
Príloha II									Príloha III
Príloha III			Príloha						