

31996L0053

17.9.1996

URADNI LIST EVROPSKIH SKUPNOSTI

L 235/59

**DIREKTIVA SVETA 96/53/ES****z dne 25. julija 1996****o določitvi največjih dovoljenih mer določenih cestnih vozil v Skupnosti v notranjem in mednarodnem prometu in največjih dovoljenih tež v mednarodnem prometu**

SVET EVROPSKE UNIJE JE

(4) ker so, v skladu z načelom subsidiarnosti, potrebni ukrepi na ravni Skupnosti, da bi odstranili to oviro;

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 75 Pogodbe,

(5) ker naj zgoraj omenjena pravila odražajo ravnovesje med racionalno in gospodarno uporabo gospodarskih cestnih vozil ter zahtevami po vzdrževanju infrastrukture, varnosti v prometu, varovanju okolja in pogojih življenja;

ob upoštevanju predloga Komisije <sup>(1)</sup>,

(6) ker naj bi skupna pravila o merah vozil za prevoz blaga ostala nespremenjena dalj časa;

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora <sup>(2)</sup>,

(7) ker se dodatne tehnične zahteve o težah in merah vozil lahko uporabljajo za gospodarska vozila, registrirana ali dana v promet v državi članici; ker te zahteve ne smejo pomeniti ovire v prometu gospodarskih vozil med državami članicami;

v skladu s postopkom, določenim v členu 189c Pogodbe <sup>(3)</sup>,(1) ker je Direktiva Sveta 85/3/EGS z dne 19. decembra 1984 o teži, merah in nekaterih drugih tehničnih značilnostih določenih cestnih vozil <sup>(4)</sup> v okviru skupne prometne politike določila skupne predpise, ki omogočajo boljšo uporabo cestnih vozil v prometu med državami članicami;(8) ker je treba razširiti opredelitev „klimatiziranih tovornih vozil z debelimi stenami“ v členu 2 Direktive 85/3/EGS, kakor je bila spremenjena z Direktivo 89/388/EGS <sup>(6)</sup>, tako, da bodo države članice imele možnost dovoliti klimatiziranim vozilom, ki ne ustrezajo več izolacijskim zahtevam, opredeljenim v tem členu, sodelovanje v prometu na svojem ozemlju;(2) ker je bila Direktiva 85/3/EGS že večkrat spremenjena; ker jo je treba ob nadaljnjih spremembah zaradi jasnosti in racionalnosti preoblikovati v enotno besedilo skupaj z Direktivo Sveta 86/364/EGS z dne 24. julija 1986 o dokazilu o skladnosti vozil z Direktivo 85/3/EGS <sup>(5)</sup>;

(9) ker je treba razjasniti pojem „nedeljivi tovor“, da se zagotovi enotna uporaba te direktive glede dovoljenj za vozila ali skupine vozil, ki prevažajo takšne tovore;

(3) ker bi razlike med veljavnimi predpisi o težah in merah gospodarskih cestnih vozil v državah članicah lahko negativno učinkovale na konkurenčne pogoje in bi predstavljal oviro v prometu med državami članicami;

(10) ker se tona povsod uporablja in razume kot enota teže vozil ter se zato uporablja tudi v tej direktivi, čeprav je uradna enota za težo newton;

<sup>(1)</sup> UL C 38, 8.2.1994, str. 3 in UL C 247, 23.9.1995, str. 1.<sup>(2)</sup> UL C 295, 22.10.1994, str. 72.<sup>(3)</sup> Mnenje Evropskega parlamenta z dne 15. novembra 1994 (UL C 341, 5.12.1994, str. 39), Skupno stališče Sveta z dne 8. decembra 1995 (UL C 356, 30.12.1995, str. 13) in Sklep Evropskega parlamenta z dne 14. marca 1996 (UL C 96, 4.4.1996, str. 233).<sup>(4)</sup> UL L 2, 3.1.1985, str. 14. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo 92/7/EGS (UL L 57, 2.3.1992, str. 29).<sup>(5)</sup> UL L 221, 7.8.1986, str. 48.

(11) ker bi bilo treba pri uresničevanju notranjega trga področje veljavnosti te direktive razširiti na nacionalni promet, kadar je povezana z značilnostmi, ki pomembno vplivajo na konkurenčne pogoje v prometnem sektorju, predvsem glede največje dovoljene dolžine in širine vozil ter skupin vozil za prevoz blaga;

<sup>(6)</sup> UL L 142, 25.5.1989, str. 3.

- (12) ker lahko države članice na svojem ozemlju za druge značilnosti vozila določijo drugačne vrednosti od določenih v tej direktivi samo za vozila, ki se uporabljajo le v nacionalnem prometu;
- (13) ker skupine vozil z raztegljivimi napravami za spenjanje lahko dosežejo največjo dolžino 18,75 m; ker bi morala biti enaka največja dolžina odobrena tudi za skupine vozil z neraztegljivimi napravami za spenjanje;
- (14) ker največja dovoljena širina 2,50 m za vozila za prevoz blaga ne dopušča zadostnega notranjega prostora za učinkovito nalaganje palet, zaradi česar so se pojavila v zakonodaji držav članic različna dodatna dovoljena odstopanja za nacionalni promet; ker je potrebna splošna prilagoditev trenutnega stanja, da se zagotovijo jasne tehnične zahteve za te značilnosti ob upoštevanju varnosti prometa;
- (15) ker bi bilo treba v primeru, da se največja širina vozil za prevoz blaga poveča na 2,55 m, to pravilo uporabiti tudi pri avtobusih; vendar pa je pri avtobusih treba zagotoviti dovolj dolgo prehodno obdobje, v katerem naj bi proizvajalci prilagodili svoje proizvodne linije;
- (16) ker je treba preprečiti večjo škodo na cesti in zagotoviti čim večjo okretnost, bi morali pri registraciji in uporabi vozil dati prednost zračnemu ali temu enakovrednemu vzmetenju pred mehanskim; ker največje osne obremenitve ne smejo biti presežene, vozila pa morajo biti sposobna zvoziti celoten krog (360 °) v določenih mejah;
- (17) ker naj bi države članice imele možnost dovoliti vozilom ali skupinam vozil v nacionalnem prevozu blaga, katerih mere odstopajo od mer, določenih v tej direktivi, sodelovanje v prometu na svojem ozemlju, če prevozne storitve, ki jih izvajajo ta vozila po določbah te direktive, ne vplivajo pomembneje na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, t.j. prevoze, ki jih izvajajo posebna vozila, in prevoze po modularnem konceptu;
- (18) ker bi bilo treba v primeru prevozov po modularnem konceptu zagotoviti dovolj dolgo prehodno obdobje, v katerem bi država članica lahko prilagodila svojo cestno infrastrukturo;
- (19) ker je treba dovoliti, da lahko vozila ali skupine vozil, izdelana z novo tehnologijo ali po novih konceptih, skladno s predpisi, ki odstopajo od zahtev te direktive, opravljajo lokalne prevozne storitve v času poskusne dobe, v kateri bi ustvarili določen dobiček iz tega tehničnega napredka;
- (20) ker je treba vozilom, ki so bila dana v uporabo pred dnem uveljavitve te direktive in zaradi različnih nacionalnih predpisov ali metod merjenja ne ustrezajo meram, določenim v tej direktivi, omogočiti, da v prehodnem obdobju še naprej opravljajo prevozne storitve v državi članici, v kateri je vozilo registrirano ali dano v promet;
- (21) ker je bil dosežen napredek v smeri uporabe direktiv o homologaciji vozil za skupine vozil s petimi ali šestimi osmi; ker bi bilo zato treba ukiniti zahteve po skladnosti z drugimi značilnostmi, razen s težami in merami, določenimi v Prilogi II Direktive 85/3/EGS;
- (22) ker je takšna sprememba potrebna tudi zato, da bi se izognili pravilom, ki so v nasprotju z mednarodnimi konvencijami o cestnem prometu;
- (23) ker je treba zagotoviti, da so vozila zaradi lažjega nadzora nad skladnostjo vozil s to direktivo opremljena z ustreznimi dokazili o tej skladnosti;
- (24) ker ta direktiva ne vpliva na obveznosti držav članic glede rokov za prenos direktiv, ki jih ta direktiva nadomešča, v nacionalno zakonodajo,

SPREJEL NASLEDNJO DIREKTIVO:

### Člen 1

1. Ta direktiva se uporablja za:

- (a) mere motornih vozil kategorij M2, M3, N2 in N3 ter njihova priklopna vozila kategorij 03 in 04, kakor so opredeljene v Prilogi II k Direktivi Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji motornih in priklopnih vozil <sup>(1)</sup>;

<sup>(1)</sup> UL L 42, 23.2.1970, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Aktom o pristopu leta 1994.

(b) težo in nekatere druge značilnosti vozil, določenih pod (a) in podrobneje opisanih v Prilogi I(2) k tej direktivi.

2. Vse vrednosti za težo, navedene v Prilogi I, veljajo kot pravilo za promet in so povezane s pogoji natovarjanja, niso pa to proizvodna pravila, ki bodo določena v eni izmed naslednjih direktiv.

## Člen 2

V tej direktivi:

- „motorno vozilo“ pomeni vsako vozilo na motorni pogon, ki se premika po cesti z lastno močjo,
- „priklopno vozilo“ pomeni vsako vozilo, namenjeno priključitvi na motorno vozilo (razen polpriklopnikov) ter konstruirano in opremljeno za prevoz blaga,
- „polpriklopnik“ pomeni vsako vozilo, namenjeno priključitvi na motorno vozilo tako, da se del polpriklopnika opira na motorno vozilo, pri tem pa precejšen del njegove teže in teže njegovega tovora nosi motorno vozilo, ter konstruirano in opremljeno za prevoz blaga,
- „skupina vozil“ pomeni bodisi:
  - skupino vozil, sestavljeno iz motornega tovornega vozila in priklopnega vozila; bodisi
  - skupino vozil, sestavljeno iz sedlastega vlačilca in polpriklopnika,
- „klimatizirano vozilo“ pomeni vsako vozilo, katerega zamenljive ali stalne nadgradnje so opremljene posebej za prevoz blaga pri nadzorovanih temperaturah in katerega stranske stene so, vključno z izolacijo, debele vsaj 45 mm,
- „avtobus“ pomeni vozilo z več kot devetimi sedeži vključno z vozniškim, konstruirano in opremljeno za prevoz potnikov in njihove prtljage. Lahko je eno- ali dvonivojsko in lahko vleče priklopno vozilo za prtljago,
- „zgbni avtobus“ pomeni avtobus, sestavljen iz dveh togih delov, povezanih z zgibnim delom. Med obema deloma takšnega tipa vozila se lahko potniki prosto prehajajo. Tudi v zgibnem delu se potniki lahko prosto gibajo iz enega v drugi togi del avtobusa. Spajanje in ločevanje obeh togih delov sta mogoči samo v delavnici,
- „največje dovoljene mere“ pomenijo največje mere vozila, kakor so določene v Prilogi I k tej direktivi,

— „največja dovoljena teža“ pomeni največjo težo obremenjenega vozila v mednarodnem prometu,

— „največja dovoljena osna obremenitev“ pomeni največjo težo obremenjene osi ali skupine osi v mednarodnem prometu,

— „nedeljiv tovor“ pomeni tovor, ki za namene cestnega prevoza ne more biti razdeljen na dva ali več tovorov brez pretiranih stroškov ali možnosti poškodb in ga zaradi mer ali mase ni mogoče prevažati z motornim vozilom, priklopnim vozilom ali skupino vozil, ki v vseh pogledih ustrezajo tej direktivi,

— „tona“ pomeni težo mase ene tone in ustreza 9,8 kilonewtona (kN).

Vse največje dovoljene mere, določene v Prilogi I, se merijo skladno s Prilogo I k Direktivi 70/156/EGS brez pozitivnih odstopanj.

## Člen 3

1. Država članica ne sme zavrniti ali prepovedati uporabe na svojem ozemlju:

- v mednarodnem prometu, vozil, registriranih ali danih v uporabo v katerikoli drugi državi članici, zaradi razlogov v zvezi z njihovo težo in merami,
- v nacionalnem prometu, vozil za prevoz blaga, registriranih ali danih v uporabo v katerikoli drugi državi članici, zaradi razlogov v zvezi z njihovimi merami,

če ta vozila ustrezajo mejnim vrednostim, določenim v Prilogi I.

To se uporablja tudi v primeru, da:

- (a) navedena vozila ne ustrezajo zahtevam te države članice glede nekaterih značilnosti teže in mer, ki jih Priloga I ne obravnava;
- (b) so pristojni organi države članice, v kateri so bila vozila registrirana ali dana v uporabo, dovolili mejne vrednosti, ki niso navedene v členu 4(1), vendar presegajo mejne vrednosti, določene v Prilogi I.

2. Vendar odstavek 1(a) ne vpliva na pravice držav članic, da ob upoštevanju zakonodaje Skupnosti zahtevajo ustrežanje vozil, registriranih ali danih v uporabo na njihovem ozemlju, njihovim predpisom o teži in merah, ki jih Priloga I ne obravnava.

3. Država članica lahko zahteva, da morajo imeti klimatizirana vozila potrdilo ATP ali tablico ATP, ki jo zahteva Sporazum z dne 1. septembra 1970 o mednarodnem prevozu pokvarljivega blaga in o posebni opremi za tak prevoz.

#### Člen 4

1. Države članice lahko prepovedo normalen promet na svojem ozemlju vozilom in skupinam vozil v nacionalnem prevozu blaga, ki ne ustrezajo značilnostim iz točk 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 in 4.4 Priloge I.

2. Države članice lahko kljub temu dovolijo promet na svojem ozemlju vozilom in skupinam vozil v nacionalnem prevozu blaga, ki ne ustrezajo značilnostim iz točk 1.3, 2, 3, 4.1 in 4.3 Priloge I.

3. Vozila ali skupine vozil, ki presegajo največje dovoljene mere, lahko sodelujejo v prometu samo s posebnimi dovoljenji, ki jih brez diskriminacije izdajo pristojni organi, ali na podlagi podobnih nediskriminatornih dogovorov s temi organi za posamične primere, kadar vozila ali skupine vozil prevažajo ali nameravajo prevažati nedeljive tovore.

4. Države članice lahko vozilom ali skupinam vozil za prevoz blaga dovolijo za opravljanje določenih nacionalnih prevozov, ki ne vplivajo v večji meri na mednarodno konkurenco v prometnem sektorju, sodelovanje v prometu na svojem ozemlju, čeprav njihove mere odstopajo od mer, določenih v točkah 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 in 4.4 Priloge I.

Šteje se, da na mednarodno konkurenco ne vpliva pomembno tisti prevoz, ki izpolnjuje enega od pogojev v točkah (a) in (b):

(a) prevoz se izvaja na ozemlju države članice s posebnimi vozili ali posebnimi skupinami vozil v okoliščinah, v katerih se ponavadi ne izvaja z vozili iz drugih držav članic, npr. prevozi v zvezi z gozdarsko dejavnostjo;

(b) država članica, ki na svojem ozemlju dovoljuje prevoze vozilom ali skupinam vozil, katerih mere odstopajo od mer, določenih v Prilogi I, dovoljuje tudi uporabo motornih in priklopnih vozil ter polpriklopnikov, ki ustrezajo meram

iz Priloge I, v takih skupinah, da bi dosegli vsaj v tej državi članici dovoljene dolžine natovarjanja, in s tem zagotavlja enake pogoje konkurence (modularni koncept).

Države članice, ki morajo prilagoditi svojo cestno infrastrukturo, da bi izpolnjevala pogoje pod (b), lahko najdlje do 31. decembra 2003 prepovedo promet na svojem ozemlju vozilom ali skupinam vozil v nacionalnem prevozu blaga, ki presegajo trenutne nacionalne predpise o merah vozil, če se nacionalna zakonodaja še naprej nediskriminacijsko uporablja za vse prevoznike iz Skupnosti.

Države članice morajo sproti obveščati Komisijo o ukrepih, sprejetih po tem odstavku.

5. Države članice lahko za čas poskusne dobe dovolijo, da vozila ali skupine vozil, izdelana po novih tehnologijah ali po novih postopkih, ki ne ustrezajo eni ali več zahtevam te direktive, opravljajo nekatere lokalne prevoze. O tem obvestijo Komisijo.

6. Države članice lahko na svojem ozemlju dovolijo, da na podlagi različnih nacionalnih predpisov ali metod merjenja vozila ali skupine vozil za prevoz blaga, registrirana ali dana v uporabo pred uvedbo te direktive in katerih mere presegajo mere iz točk 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 in 4.4 Priloge I, sodelujejo v prometu do 31. decembra 2006.

#### Člen 5

Brez poseganja v člen 4(6):

(a) se šteje, da sedlasti vlačilci s polpriklopniki, dani v uporabo pred 1. januarjem 1991, ki ne izpolnjujejo določil točk 1.6 in 4.4 Priloge I, izpolnjujejo določila za namene člena 3, če ne presegajo skupne dolžine 15,50 m;

(b) se šteje, da skupine vozil (motorno tovorno vozilo in priklopno vozilo), katerih motorno vozilo je bilo dano v uporabo pred 31. decembrom 1991 in ki ne izpolnjujejo določil iz točk 1.7 in 1.8 Priloge I, do 31. decembra 1998 ta določila izpolnjujejo za namene člena 3, če ne presegajo skupne dolžine 18,00 m.

#### Člen 6

1. Države članice sprejmejo potrebne ukrepe, s katerimi zagotovijo, da so vozila iz člena 1, ki ustrezajo predpisom te direktive, opremljena z enim od dokazil iz točk (a), (b) in (c):

- (a) obema naslednjima tablicama:
- „tablico proizvajalca“, izdelano in pritrjeno v skladu z Direktivo 76/114/EGS <sup>(1)</sup>,
- tablico o merah, skladno s Prilogo III, izdelano in pritrjeno skladno z Direktivo 76/114/EGS;
- (b) eno tablico, izdelano in pritrjeno skladno z Direktivo 76/114/EGS, ki vsebuje podatke s tablice iz (a);
- (c) enoten dokument, ki ga je izdal pristojni organ države članice, v kateri je bilo vozilo registrirano ali dano v uporabo. Ta dokument mora vsebovati enake postavke in podatke kot tablici pod točko (a). Biti mora v vozilu na lahko dostopnem mestu za inšpekcijo in ustrezno zaščiten.
2. Če značilnosti vozila ne ustrezajo več navedbam na tem dokazilu o skladnosti, država članica, v kateri je bilo vozilo registrirano, sprejme ustrezne ukrepe za spremembo potrdila.
3. Tablice in dokumente iz odstavka 1 države članice štejejo za dokazilo o skladnosti vozila, predpisano v tej direktivi.
4. Na vozilih, ki imajo dokazila o skladnosti, se lahko opravi:
- naključni pregled splošnih pravil o teži,
- pregled splošnih pravil o merah pa samo, kadar obstaja sum, da ne ustrezajo tej direktivi.
5. Srednji stolpec dokazila o skladnosti glede teže naj vsebuje, če je primerno, pravila Skupnosti o teži zadevnega vozila. Pri vozilih iz točke 2.2.2(c) Priloge I je vpis „44 ton“ naveden v oklepaju pod največjo dovoljeno težo skupine vozil.
6. Vsaka država članica se lahko pri posameznih vozilih, registriranih ali danih v uporabo na njenem ozemlju, odloči, da morajo biti največje teže, dovoljene po nacionalni zakonodaji,
- navedene v dokazilu o skladnosti v levem stolpcu in tehnično dovoljene teže v desnem stolpcu.
- Člen 7
- Ta direktiva ne preprečuje izvajanja veljavnih cestnoprometnih predpisov v posamezni državi članici, ki dovoljujejo omejitve teže in/ali mer vozil na določenih cestah in gradbiščih, ne glede na državo, v kateri so bila ta vozila registrirana.
- Člen 8
- Člen 3 se do 31. decembra 1998 na Irskem in v Veliki Britaniji ne uporablja:
- (a) glede pravil v točkah 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 in 3.3.2 Priloge I:
- z izjemo sedlastih vlačilcev s polpriklopnikom iz točke 2.2.2, pri katerih:
- (i) skupna teža ne presega 38 ton;
- (ii) obremenitev na katero koli trojno os vozila, ki upošteva razdalje, določene v točki 3.3.2, ne presega 22,5 tone,
- z izjemo vozil iz točk 2.2.3, 2.2.4, 2.3 in 2.4, pri katerih skupna teža ne presega:
- (i) 35 ton za vozila iz točk 2.2.3 in 2.2.4;
- (ii) 17 ton za vozila iz točke 2.3.1;
- (iii) 30 ton za vozila iz točke 2.2.3, ki morajo ustrezati pogojem, določenim v tej točki in točki 4.3;
- (iv) 27 ton za vozila iz točke 2.4,
- (b) glede pravil v točki 3.4 Priloge I, z izjemo vozil iz točk 2.2, 2.3 in 2.4, pri katerih obremenitev na pogonsko os ne presega 10,5 tone.
- Člen 9
- V zvezi s pravili točke 1.2(a) Priloge I lahko država članica do 31. decembra 1999 na svojem ozemlju zavrne ali prepove uporabo avtobusov, katerih širina presega 2,5 m.
- Države članice obvestijo Komisijo o ukrepih, ki jih sprejmejo v skladu s tem členom. Komisija o tem obvesti druge države članice.

<sup>(1)</sup> UL L 24, 30.1.1976, str. 1. Direktiva, kakor je bila spremenjena z Direktivo 78/507/EGS (UL L 155, 13.6.1978, str. 31).

*Člen 10*

Direktiva, navedena v delu A Priloge IV, se razveljavi z dnem, določenim v členu 11, brez poseganja v dolžnosti držav članic glede rokov za prenos, določenih v delu B Priloge IV.

Sklicevanje na razveljavljene direktive se šteje za sklicevanje na to direktivo in ga je treba razumeti ob upoštevanju primerjalne tabele iz Priloge V.

*Člen 11*

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 17. septembra 1997. O tem takoj obvestijo Komisijo.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice predložijo Komisiji besedila temeljnih predpisov nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

*Člen 12*

Ta direktiva začne veljati na dan objave v *Uradnem listu Evropskih skupnosti*.

*Člen 13*

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 25. julija 1996

Za Svet  
Predsednik  
H. COVENEY

## PRILOGA I

## NAJVEČJE TEŽE IN MERE TER SORODNE ZNAČILNOSTI VOZIL

1. **Največje dovoljene mere za vozila, določena v členu 1(1)(a)**
- 1.1 *Največja dolžina:*
- |   |         |
|---|---------|
| — motorno vozilo                              | 12,00 m |
| — priklopno vozilo                            | 12,00 m |
| — sedlasti vlačilec s polpriklopnikom         | 16,50 m |
| — motorno tovorno vozilo s priklopnim vozilom | 18,75 m |
| — zgibni avtobus                              | 18,00 m |
- 1.2 *Največja širina:*
- |                                     |        |
|-------------------------------------|--------|
| (a) vsa vozila                      | 2,55 m |
| (b) nadgradnje klimatiziranih vozil | 2,60 m |
- 1.3 *Največja višina (vsa vozila)* 4,00 m
- 1.4 Snemljive nadgradnje in standardne tovarne enote, npr. zabojniki, so vključene v merah v točkah 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 in 4.4
- 1.5 Vsako motorno vozilo ali skupina vozil mora biti sposobno voziti v krožnem pasu z zunanjim polmerom 12,50 m in notranjim polmerom 5,30 m
- 1.6 *Največja razdalja med osjo kraljevega čepa in zadnjim delom polpriklopnika* 12,00 m
- 1.7 *Največja razdalja, merjena vzporedno z vzdolžno osjo skupine vozil, sestavljene iz motornega tovornega vozila in priklopnega vozila, od skrajne sprednje zunanje točke tovornega prostora za kabino motornega vozila do skrajne zadnje zunanje točke priklopnega vozila, zmanjšana za razdaljo med zadnjo stranjo motornega vozila in prednjim delom priklopnega vozila* 15,65 m
- 1.8 *Največja razdalja, merjena vzporedno z vzdolžno osjo skupine vozil, sestavljene iz motornega tovornega vozila in priklopnega vozila, od skrajne sprednje zunanje točke tovornega prostora za kabino do skrajne zadnje zunanje točke priklopnega vozila* 16,40 m
2. **Največja dovoljena teža vozila (v tonah)**
- 2.1 *Vozila, ki so del skupine vozil*
- |                                |        |
|--------------------------------|--------|
| 2.1.1 Dvoosno priklopno vozilo | 18 ton |
|--------------------------------|--------|

|         |  |                      |  |
|---------|--|----------------------|--|
| 2.1.2   | Triosno priklopno vozilo   | 24 ton               |  |
| 2.2     | <i>Skupine vozil</i>   |                      |  |
| 2.2.1   | Skupina vozil (motorno tovorno vozilo in priklopno vozilo) s petimi ali šestimi osmi   |                      |  |
|         | (a) dvoosno motorno vozilo s triosnim priklopnim vozilom   | 40 ton               |  |
|         | (b) triosno motorno vozilo z dvo- ali triosnim priklopnim vozilom  | 40 ton               |  |
| 2.2.2   | Skupina vozil (sedlasti vlačilec s polpriklopnikom) s petimi ali šestimi osmi  |                      |  |
|         | (a) dvoosni vlačilec s triosnim polpriklopnikom  | 40 ton               |  |
|         | (b) triosni sedlasti vlačilec z dvo- ali triosnim polpriklopnikom  | 40 ton               |  |
|         | (c) triosni vlačilec z dvo- ali triosnim polpriklopnikom, ki prevaža priključen 12-metrski (40 ft) zabojnik ISO  | 44 ton               |  |
| 2.2.3   | Skupina vozil (motorno tovorno vozilo in priklopno vozilo) s štirimi osmi, sestavljena iz dvoosnega motornega vozila in dvoosnega priklopnega vozila                       | 36 ton               |  |
| 2.2.4   | Skupina vozil (sedlasti vlačilec s polpriklopnikom) s štirimi osmi, sestavljena iz dvoosnega vlačilca in dvoosnega polpriklopnika, če je razdalja med osmi polpriklopnika: |                      |  |
| 2.2.4.1 | med 1,3 in 1,8 m   | 36 ton               |  |
| 2.2.4.2 | večja od 1,8 m   | 36 ton               | + 2 toni, če sta upoštevani največja dovoljena teža motornega vozila (18 ton) in največja dovoljena obremenitev tandemske osi polpriklopnika (20 ton) in če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu podobnim vzmetenjem, ki ga priznava Skupnost, kakor je določeno v Prilogi II |
| 2.3     | <i>Motorna vozila</i>  |                      |  |
| 2.3.1   | Dvoosna motorna vozila   | 18 ton               |  |
| 2.3.2   | Triosna motorna vozila   | — 25 ton<br>— 26 ton | če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu podobnim vzmetenjem, ki ga priznava Skupnost, kakor je določeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami, največja obremenitev na vsako os pa ne presega 9,5 tone                                 |
| 2.3.3   | Štiriosna motorna vozila z dvema upravljanimi osema  | — 32 ton             | če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu podobnim vzmetenjem, ki ga priznava Skupnost, kakor je določeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami, največja obremenitev na vsako os pa ne presega 9,5 tone                                 |
| 2.4     | <i>Triosni zgibni avtobusi</i>   | 28 ton               |  |



|       |  |                      |
|-------|--|----------------------|
| 3.    | <b>Največja dovoljena osna obremenitev vozil iz člena 1(1)(b) (v tonah)</b>  |                      |
| 3.1   | <i>Enojne osi</i>  |                      |
|       | Enojna nepogonska os   | 10 ton               |
| 3.2   | <i>Tandemske osi priklopnih vozil in polpriklopnikov</i>   |                      |
|       | Vsota obremenitev na vsako tandemsko os ne sme presegati, če je razdalja (d) med osmi:   |                      |
| 3.2.1 | do 1 m ( $d < 1,0$ )   | 11 ton               |
| 3.2.2 | od 1,0 do 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )   | 16 ton               |
| 3.2.3 | od 1,3 do 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )   | 18 ton               |
| 3.2.4 | večja od 1,8 m ( $1,8 \leq d$ )  | 20 ton               |
| 3.3   | <i>Triosna priklopna vozila in polpriklopniki</i>  |                      |
|       | Vsota obremenitev na vsako os triosnega vozila ne sme presegati, če je razdalja (d) med osmi:  |                      |
| 3.3.1 | do 1,3 m ( $d \leq 1,3$ )  | 21 ton               |
| 3.3.2 | od 1,3 do 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ )   | 24 ton               |
| 3.4   | <i>Pogonska os</i>   |                      |
| 3.4.1 | Pogonska os vozil iz 2.2.1 in 2.2.2  | 11,5 ton             |
| 3.4.2 | Pogonska os vozil iz 2.2.3, 2.2.4, 2.3 in 2.4  | 11,5 tone            |
| 3.5   | <i>Tandemska os motornih vozil</i>   |                      |
|       | Vsota obremenitev na vsako tandemsko os ne sme presegati, če je razdalja (d) med osmi:   |                      |
| 3.5.1 | do 1 m ( $d < 1,0$ )   | 11,5 tone            |
| 3.5.2 | od 1,0 m do 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )   | 16 ton               |
| 3.5.3 | od 1,3 do 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )   | — 18 ton<br>— 19 ton |
|       | če je pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami in zračnim ali temu podobnim vzmetenjem, ki ga priznava Skupnost, kakor je določeno v Prilogi II, ali če je vsaka pogonska os opremljena z dvojnimi pnevmatikami, največja obremenitev vsake osi pa ne presega 9,5 tone |                      |

4. **Druge značilnosti vozil iz člena 1(1)(b)**
- 4.1 *Vsa vozila*
- Teža ki jo prenaša ena ali več pogonskih osi vozila ali skupine vozil, ne sme biti manjša od 25 % celotne teže vozila ali skupine vozil, kadar se uporablja v mednarodnem prometu
- 4.2 *Skupine vozil (motorno tovorno vozilo in priklopno vozilo)*
- Razdalja med zadnjo osjo motornega vozila in prvo osjo priklopnega vozila ne sme biti manjša od 3,00 m
- 4.3 *Največja dovoljena teža, ki je odvisna od medosne razdalje vozila*
- Največja dovoljena teža v tonah štiriosnega motornega vozila ne sme presegati petkratne razdalje v metrih med skrajno prvo in skrajno zadnjo osjo vozila
- 4.4 *Polpriklopniki*
- Razdalja med osjo kraljevega čepa in katero koli točko na sprednji strani polpriklopnika, merjena vodoravno, ne sme presegati 2,04 m
-

## PRILOGA II

**POGOJI ZA ENAKOVREDNOST DRUGIH SISTEMOV VZMETENJA Z ZRAČNIM VZMETENJEM NA POGONSKIH OSEH VOZILA**

## 1. OPREDELITEV ZRAČNEGA VZMETENJA

Vzmetni sistem šteje za zračno vzmetenje, če se vsaj 75 % vzmetnega učinka doseže z zračnimi vzmetmi.

## 2. ENAKOVREDNOST Z ZRAČNIM VZMETENJEM

Da vzmetni sistem lahko šteje za enakovreden zračnemu vzmetenju, mora izpolnjevati naslednje pogoje:

- 2.1. med prostim prehodnim nizkofrekvenčnim navpičnim nihanjem vzmetene mase nad pogonsko osjo ali skupino osi morata biti izmerjena frekvenca in dušenje pri polno obremenjeni vzmeti v mejah, določenih v točkah 2.2 do 2.5;
- 2.2. vsaka os mora biti opremljena s hidravličnimi amortizerji. Na dvojnih oseh morajo biti amortizerji postavljeni tako, da zmanjšajo nihanje teh osi na najmanjšo možno vrednost;
- 2.3. povprečna stopnja dušenja (D) mora presežati 20 % kritičnega dušenja vzmetenja v običajnih pogojih s pravilno nameščenimi in delujočimi hidravličnimi amortizerji;
- 2.4. če so vsi hidravlični amortizerji odstranjeni ali izključeni, stopnja dušenja vzmetenja ne sme presežati 50 % povprečne stopnje dušenja (D);
- 2.5. frekvenca vzmetene mase nad pogonsko osjo ali skupino osi pri prostem prehodnem navpičnem nihanju ne sme biti večja od 2,0 Hz;
- 2.6. frekvenca in dušenje vzmeti sta podana v točki 3. Postopki preskušanja za merjenje frekvence in dušenja so podani v točki 4.

## 3. OPREDELITEV FREKVENCE IN DUŠENJA

V tej opredelitvi se upošteva vzmetena masa  $M$  (kg) nad pogonsko osjo ali skupino osi. Os ali skupina osi ima navpično togost med centriščem in vzmeteno maso  $K$  v newtonih na meter (N/m) in koeficientom dušenja  $C$  v newtonih na meter na sekundo (Ns/m). Pot vzmetene mase v navpični smeri je označena z  $Z$ . Enačba gibanja za prosto nihanje vzmetene mase je:

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

Frekvenca nihanja vzmetene mase  $F$  (rad/s) je:

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

Dušenje je kritično pri  $C = C_0$ ,

kjer je

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

Razmerje med dušenjem in kritičnim dušenjem je  $C/C_0$ .

Med prostim prehodnim nihanjem vzmetene mase navpično gibanje mase sledi dušeni sinusni krivulji (slika 2). Frekvenca se lahko določi z merjenjem časa nihajnih ciklov, dokler jih je mogoče opazovati. Dušenje se določi z

merjenjem višine zaporednih najvišjih točk nihajev v isti smeri. Če sta amplitudi prvega in drugega vrha v ciklu nihanja  $A_1$  in  $A_2$ , je stopnja dušenja  $D$ :

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

„ln“ pomeni naravni logaritem razmerja amplitud.

#### 4. POSTOPEK PRESKUŠANJA

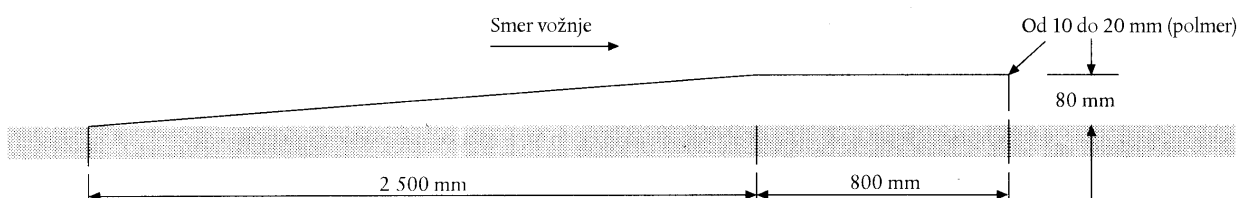
Da se s preskusom lahko določijo stopnja dušenja  $D$ , stopnja dušenja brez hidravličnih amortizerjev in frekvenca vzmetenja  $F$ , je treba vozilo:

- zapeljati z nizko hitrostjo ( $5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$ ) čez  $80 \text{ mm}$  visoko stopnico, prikazano na sliki 1. Prehodno nihanje, ki ga je treba analizirati na frekvenco in dušenje, se pojavi, ko so kolesa pogonske osi že prek stopnice; ali
- povleči navzdol za šasijo tako, da je obremenitev na pogonsko os  $1,5$ -kratna vrednost največje statične vrednosti. Nato se obremenitev hipoma popusti in nihanje, ki pri tem nastane, se analizira; ali
- povleči navzgor za šasijo tako, da je vzmetena masa dvignjena za  $80 \text{ mm}$  nad pogonsko os. Dvignjeno vozilo se hipoma popusti in nihanje, ki pri tem nastane, se analizira; ali
- izpostaviti drugim ustreznim postopkom, za katere je proizvajalec dokazal tehnični službi, da so enakovredni.

Vozilo mora biti opremljeno z napravo za beleženje navpične komponente nihanja med pogonsko osjo in šasijo, točno nad pogonsko osjo. Iz poteka krivulje se lahko izmeri časovni interval med prvim in drugim vrhom stiskanja vzmetenja in s tem določita frekvenca  $F$  ter razmerje amplitud za določanje dušenja. Pri dvojnih pogonskih oseh morata biti napravi za beleženje navpične komponente nihanja pritrjeni med obe pogonski osi in šasijo, vsaka točno nad vsako osjo.

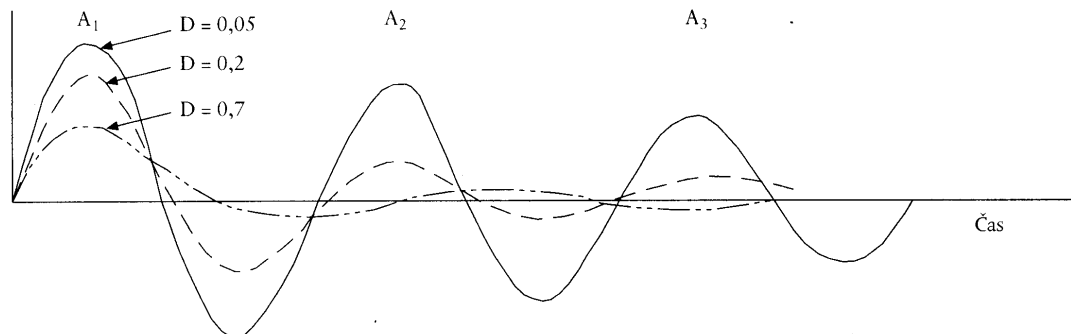
Slika 1

#### Stopnica za preskušanje vzmetenja



Slika 2

#### A Prehodno dušeno nihanje



## PRILOGA III

## TABLICA O MERAH IZ ČLENA 6(1)(a)

- I. Tablica o merah, po možnosti nameščena ob tablici proizvajalca iz Direktive 76/114/EGS, mora vsebovati naslednje podatke:
1. ime proizvajalca <sup>(1)</sup>;
  2. identifikacijsko številko vozila <sup>(1)</sup>;
  3. dolžino motornega vozila, priklopnega vozila ali polpriklopnika (L);
  4. širino motornega vozila, priklopnega vozila ali polpriklopnika (W);
  5. podatke o merjenju dolžine skupine vozil:
    - razdalja (a) med sprednjo stranjo motornega vozila in središčem naprave za spenjanje na vlečnem vozilu (vlečna sklopka ali sedlo); pri sedlu z več vlečnimi legami morajo biti navedene najmanjše in največje vrednosti ( $a_{\min}$  in  $a_{\max}$ ),
    - razdalja (b) med središčem naprave za spenjanje priklopnega vozila (vlečnim ušesom) ali polpriklopnika (kraljevim čepom) in zadnjim delom priklopnega vozila ali polpriklopnika; pri napravi z več vlečnimi točkami, morajo biti navedene najmanjše in največje vrednosti ( $b_{\min}$  in  $b_{\max}$ ).
- Dolžina skupine vozil pomeni dolžino motornega vozila in dolžino priklopnega vozila ali polpriklopnika, nameščenih v ravni črti drug za drugim.
- II. Vrednosti, navedene v dokazilu o skladnosti, morajo točno ustrezati vrednostim, izmerjenim na vozilu.

---

<sup>(1)</sup> Teh podatkov ni treba ponavljati, če ima vozilo eno tablico, ki vsebuje tudi podatke o težah in merah.

## PRILOGA IV

## DEL A

## RAZVELJAVLJENE DIREKTIVE

(navedene v členu 10)

- Direktiva 83/3/EGS o težah, merah in drugih tehničnih značilnostih določenih cestnih vozil in njene spremembe:
  - Direktiva 86/360/EGS
  - Direktiva 88/218/EGS
  - Direktiva 89/338/EGS
  - Direktiva 89/460/EGS
  - Direktiva 89/461/EGS
  - Direktiva 91/60/EGS
  - Direktiva 92/7/EGS
- Direktiva 86/364/EGS o potrdilu o skladnosti vozil z Direktivo 85/3/EGS o težah, merah in nekaterih drugih tehničnih značilnostih določenih cestnih vozil.

## DEL B

| <i>Direktiva</i>                         | <i>Rok za prenos</i>            |
|--|---------------------------------|
| 85/3/EGS (UL L 2, 3.1.1985, str. 14)     | 1. julij 1986<br>1. januar 1990 |
| 86/360/EGS (UL L 217, 5.8.1986, str. 19) | 1. januar 1992                  |
| 86/364/EGS (UL L 221, 7.8.1986, str. 48) | 29. julij 1987                  |
| 88/218/EGS (UL L 98, 15.4.1988, str. 48) | 1. januar 1989                  |
| 89/338/EGS (UL L 142, 25.5.1989, str. 3) | 1. julij 1991                   |
| 89/460/EGS (UL L 226, 3.8.1989, str. 5)  | 1. januar 1993                  |
| 89/461/EGS (UL L 226, 3.8.1989, str. 7)  | 1. januar 1991                  |
| 91/60/EGS (UL L 37, 9.2.1991, str. 37)   | 30. september 1991              |
| 92/7/EGS (UL L 57, 2.3.1992, str. 29)    | 31. december 1992               |

PRILOGA V  
PRIMERJALNA TABELA

| Ta direktiva                               | 85/3/EGS        | 86/360/EGS | 86/364/EGS     | 88/218/EGS | 89/338/EGS | 89/460/EGS | 89/461/EGS | 91/60/EGS | 92/7/EGS |
|--|-----------------|------------|----------------|------------|------------|------------|------------|-----------|----------|
| Člen 1(1)                                  | Člen 1(1)       |            |                |            |            |            |            |           |          |
| Člen 1(1)(a)                               | —               |            |                |            |            |            |            |           |          |
| Člen 1(1)(b)                               | Člen 1(1)(b)    |            |                |            |            |            |            |           |          |
| Člen 1(2)                                  | Člen 1(2)       |            |                |            |            |            |            |           |          |
| Člen 2<br>1. do 4. in 6. do<br>10. alineja |                 |            |                |            | Člen 1(2)  |            |            |           |          |
| Člen 2<br>5., 11. in 12. alineja           | —               |            |                |            |            |            |            |           |          |
| Člen 2<br>zadnji<br>odstavek               | —               |            |                |            |            |            |            |           |          |
| Člen 3(1)                                  | —               |            |                |            |            |            |            |           |          |
| Člen 3(1)(a)(b)                            | Člen 3(1)(a)(b) |            |                |            |            |            |            |           |          |
| Člen 3(2)                                  | Člen 3(2)       |            |                |            |            |            |            |           |          |
| Člen 3(3)                                  | —               |            |                |            |            |            |            |           |          |
| Člen 4                                     | —               |            |                |            |            |            |            |           |          |
| Člen 5(a)                                  |                 |            |                |            |            |            | Člen 1(1)  |           |          |
| Člen 5(b)                                  |                 |            |                |            |            |            |            | Člen 1(1) |          |
| Člen 6(1 do 4)                             |                 |            | Člen 1(1 do 4) |            |            |            |            |           |          |





| Ta direktiva         | 85/3/EGS | 86/360/EGS     | 86/364/EGS | 88/218/EGS | 89/338/EGS   | 89/460/EGS | 89/461/EGS | 91/60/EGS | 92/7/EGS          |
|----------------------|----------|----------------|------------|------------|--------------|------------|------------|-----------|-------------------|
| Točka 2.3 do 2.3.1   |          |                |            |            | Člen 1(5)(c) |            |            |           |                   |
| Točka 2.3.2 do 2.3.3 |          |                |            |            |              |            |            |           | Člen 1(1)(b do c) |
| Točka 2.4            |          |                |            |            | Člen 1(5)(c) |            |            |           |                   |
| Točka 3 do 3.3.2     |          |                |            |            |              |            |            |           |                   |
| Točka 3.4 do 3.4.1   |          | Člen 1(3)      |            |            |              |            |            |           |                   |
| Točka 3.4.2 do 3.5.2 |          |                |            |            | Člen 1(5)(d) |            |            |           |                   |
| Točka 3.5.3          |          |                |            |            |              |            |            |           | Člen 1(1)(d)      |
| Točka 4 do 4.2       |          | Točka 4 do 4.2 |            |            |              |            |            |           |                   |
| Točka 4.3            |          |                |            |            | Člen 1(5)(e) |            |            |           |                   |
| Točka 4.4            |          |                |            |            |              |            | Člen 1(4)  |           |                   |
| Priloga II           |          |                |            |            |              |            |            |           | Priloga III       |
| Priloga III          |          |                | Priloga    |            |              |            |            |           |                   |