

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

► **B**

RÅDETS DIREKTIV 96/53/EG

av den 25 juli 1996

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

(EGT L 235, 17.9.1996, s. 59)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
► <u>M1</u>	Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/7/EG av den 18 februari 2002	L 67	47	9.3.2002
► <u>M2</u>	Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 av den 29 april 2015	L 115	1	6.5.2015



RÅDETS DIREKTIV 96/53/EG

av den 25 juli 1996

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

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av kommissionens förslag ⁽¹⁾,

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

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

med beaktande av följande:

1. Genom rådets direktiv 85/3/EEG av den 19 december 1984 om vikter, dimensioner och vissa andra tekniska egenskaper för vissa vägfordon ⁽⁴⁾ fastställdes, inom ramen för den gemensamma transportpolitiken, gemensamma normer som möjliggör att vägfordonen utnyttjas bättre i trafiken mellan medlemsstaterna.
2. Direktiv 85/3/EEG har vid ett flertal tillfällen ändrats på väsentliga punkter. I samband med den nya ändringen av detta direktiv bör det därför av effektivitets- och tydlighetsskäl omarbetas och ställas samman i en enda text med rådets direktiv 86/364/EEG av den 24 juli 1986 om bevis för att fordon överensstämmer med direktiv 85/3/EEG ⁽⁵⁾.
3. Skillnaderna mellan medlemsstaternas gällande normer för vikter och dimensioner för vägfordon för yrkesmässig trafik är av sådan art att det negativt kan påverka konkurrensvillkoren och utgöra ett hinder för trafiken mellan medlemsstaterna.
4. Med beaktande av subsidiaritetsprincipen bör det därför vidtas åtgärder på gemenskapsnivå för att undanröja sådana hinder.
5. Ovan nämnda normer återspeglar balansen mellan rationell och ekonomisk användning av vägfordon avsedda för yrkesmässig trafik å ena sidan och krav på underhåll av infrastrukturen, på trafiksäkerhet, på miljöskydd och skydd av levnadsbetingelserna å andra sidan.

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

⁽²⁾ EGT nr C 295, 22.10.1994, s. 72.

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

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

⁽⁵⁾ EGT nr L 221, 7.8.1986, s. 48.

▼B

6. De gemensamma normerna vad gäller dimensioner för fordon i trafik bör kunna bibehållas under lång tid.
7. Andra kompletterade tekniska villkor som nära sammanhänger med vikt och dimension kan tillämpas på fordon i yrkesmässig trafik som är registrerade eller tagna i bruk i en medlemsstat. Dessa villkor bör inte utgöra ett hinder mot den fria rörligheten för fordon i yrkesmässig trafik mellan medlemsstaterna.
8. Det är nödvändigt att utvidga definitionen av ”tjockväggiga kylfordon” i artikel 2 i direktiv 85/3/EEG, i dess lydelse enligt direktiv 89/338/EEG ⁽¹⁾, så att medlemsstaterna på sitt territorium kan tillåta trafik med sådana kylfordon som inte längre uppfyller villkoren för isolering enligt nämnda artikel.
9. Det är nödvändigt att uttryckligen ange begreppet ”odelbar last” för att säkerställa en enhetlig tillämpning av detta direktiv i fråga om tillstånd som utfärdas för fordon och fordonskombinationer som transporterar denna typ av last.
10. Enheten ton är allmänt använd och erkänd som mått för fordonsvikt och tillämpas därför i detta direktiv, även om den formella viktenheten är newton.
11. I samband med genomförandet av den inre marknaden bör tillämpningsområdet för detta direktiv utvidgas att omfatta nationell transport i den utsträckning det rör egenskaper som väsentligt inverkar på konkurrensvillkoren inom transportsektorn, särskilt med avseende på högsta tillåtna värden för längd och bredd på fordon och fordonskombinationer för godstransport.
12. För andra egenskaper hos fordonen tillåts medlemsstaterna att inom sitt territorium tillämpa andra värden än de som föreskrivs i detta direktiv endast på de fordon som används i nationell trafik.
13. Den högsta tillåtna längden för fordonståg som använder elastiska kopplingsanordningar når i praktiken 18,75 m vid maximal utsträckning. Samma högsta tillåtna längd bör tillåtas för fordonståg som använder stela kopplingsanordningar.
14. Den största tillåtna bredden på 2,50 m för fordon för godstransport kan invändigt ge otillräcklig plats för effektiv lastning av lastpallar, vilket resulterat i att olika toleransgränser tillämpas i medlemsstaternas lagstiftning om inrikes transporter. En övergripande anpassning till den aktuella situationen är därför nödvändig för att klarlägga de tekniska kraven, med hänsyn tagen till de trafiksäkerhetsmässiga aspekterna.

⁽¹⁾ EGT nr L 142, 25.5.1989, s. 3.

▼B

15. Om den största bredden för fordon för godstransport ökas till 2,55 m, bör denna norm också gälla bussar. För bussar bör dock en övergångsperiod föreskrivas så att berörda tillverkare kan anpassa sin produktion.
16. För att förhindra svåra skador på vägarna och för att säkerställa styrbarheten bör vid beviljande av tillstånd för eller användning av fordon luftfjädring eller likvärdig fjädring föredras framför mekanisk fjädring. Vissa maximala axeltryck bör inte överskridas och fordonet bör kunna vända 360 ° inom fastställda gränsvärden för den bana som fordonet beskriver vid vändningen.
17. Medlemsstaterna bör på sina territorier, för inrikes godstransporter, kunna tillåta användning av fordon eller fordonskombinationer vilkas dimensioner avviker från de som fastställs i detta direktiv, om dessa fordon enligt direktiv utför transporter som inte i väsentlig grad påverkar den internationella konkurrensen inom transportsektorn, dvs. transporter som utförs med specialiserade fordon och transportverksamhet som sker enligt ett särskilt modulsystem.
18. Om transporten sker enligt ett modulsystem, bör en övergångsperiod föreskrivas för att göra det möjligt för medlemsstaterna att anpassa sin väginfrastruktur.
19. Fordon eller fordonskombinationer som tillverkats med tillämpning av ny teknik eller nya koncept enligt normer som skiljer sig från de som fastställs i detta direktiv, kan användas till lokal transport under en försöksperiod, i syfte att dra nytta av tekniska framsteg.
20. Fordon som tas i bruk före dagen för direktivets ikraftträdande och som inte överensstämmer med de i detta direktiv fastställda dimensionerna på grund av att nationella bestämmelser eller mätmetoder fram till dess varit olika, bör under en övergångsperiod fortsatt kunna användas för transport i den medlemsstat där fordonet är registrerat eller har tagits i bruk.
21. Det har gjorts framsteg vad avser antagandet av direktiven om typgodkännande av fem- och sexaxlade fordonskombinationer. Följaktligen bör kraven på överensstämmelse med andra tekniska data än de som sammanhänger med vikt och dimensioner enligt bilaga II till direktiv 85/3/EEG upphävas.
22. Denna ändring bör likaledes göras för att undgå att reglerna strider mot internationella konventioner om vägtrafik.
23. För att underlätta kontrollen av överensstämmelse med detta direktiv är det nödvändigt att säkerställa att fordonen förses med ett bevis om sådan överensstämmelse.

▼B

24. Detta direktiv påverkar inte medlemsstaternas skyldighet att hålla tidsgränserna för överföring till nationell lagstiftning och tillämpning av de direktiv som ersätts.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Detta direktiv gäller för

▼M2

- a) dimensionerna på motorfordon i kategorierna M2 och M3 och släpvagnar till dessa i kategori 0 samt motorfordon i kategorierna N2 och N3 och släpvagnar till dessa i kategorierna 03 och 04, enligt definitionen i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG ⁽¹⁾,

▼B

- b) vikterna och vissa andra egenskaper hos de fordon som avses i a och som närmare anges i punkt 2 i bilaga I till detta direktiv.

2. Alla viktangivelser i bilaga I gäller som normer för användandet och avser därför lastförhållanden och inte produktionsnormer, vilka kommer att definieras i ett senare direktiv.

▼M1

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

▼B*Artikel 2*

I detta direktiv avses med

- *motorfordon*: varje motordrivet fordon som för egen kraft körs på väg,
- *släpvagn*: varje fordon som är avsett att kopplas till ett motorfordon, med undantag av påhängsvagnar, och som genom sin konstruktion och utrustning är avsett för godsbefordran,
- *påhängsvagn*: varje fordon som är avsett att kopplas till ett motorfordon på så sätt att en del av påhängsvagnen vilar på motorfordonet och att en väsentlig del av dess vikt och dess lasts vikt upptas av motorfordonet, och som genom sin konstruktion och utrustning är avsett för godsbefordran,
- *fordonskombination*: antingen
 - ett fordonståg bestående av ett motorfordon med tillkopplad släpvagn, eller
 - ett ledat fordon bestående av ett motorfordon med tillkopplad påhängsvagn

⁽¹⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (Ramdirektiv) (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

▼ B

- *temperaturkontrollerat fordon*: varje fordon med fast eller avtagbar överbyggnad som är särskilt utrustat för godsbefordran vid kontrollerad temperatur och vars sidoväggar inklusive isolering är minst 45 mm tjocka,
- *buss*: varje fordon med mer än nio sittplatser förarsätet medräknat som genom sin konstruktion och utrustning är avsett för befordran av personer och deras bagage. Fordonet kan ha en eller två våningar och kan även dra en bagagesläpvagn.
- *ledbuss*: en buss som består av två fasta sektioner som är kopplade till varandra med en ledad sektion. I denna typ av fordon skall passagerarutrymmena i de två fasta sektionerna stå i förbindelse med varandra. Genom den ledade sektionen skall passagerarna kunna förflytta sig fritt mellan de fasta sektionerna. Samman- och isärkoppling av de två sektionerna skall endast kunna utföras i verkstad.
- *största tillåtna dimensioner*: de största tillåtna dimensionerna för användning av ett fordon enligt bilaga I till detta direktiv,
- *högsta tillåtna vikt*: den högsta tillåtna vikten för ett lastat fordon för användning i internationell trafik.
- *högsta tillåtna axeltryck*: det högsta tillåtna trycket på en lastad axel eller axelkombination för användning i internationell trafik,
- *odelbar last*: last som för vägtransport inte utan risk för onödiga kostnader eller skador kan delas i två eller flera dellaster och som på grund av sin storlek eller volym inte kan fraktas av ett motorfordon, en släpvagn, ett fordonståg eller ett ledat fordon som helt uppfyller bestämmelserna i detta direktiv.
- *ton*: den vikt som en massa på ett ton har och som motsvarar 9,8 kilonewton (kN).

▼ M2

- *alternativa bränslen*: bränslen eller kraftkällor som, åtminstone delvis, fungerar som ersättning för fossila oljekällor för energiförsörjning till transport och som kan bidra till en utfasning av fossila bränslen och en förbättrad miljöprestanda inom transportsektorn, och som utgörs av
 - a) elektricitet som förbrukas i alla typer av elektriska fordon,
 - b) väte,
 - c) naturgas, inklusive biometan, i gasform (komprimerad naturgas – CNG) och flytande form (flytande naturgas – LNG),
 - d) gasol (LPG),
 - e) mekanisk energi från fordonsbaserad lagring/fordonsbaserade källor, inklusive spillvärme.

▼ M2

- *fordon som drivs med alternativa bränslen*: ett motorfordon som helt eller delvis drivs med ett alternativt bränsle och som har godkänts enligt ramen i direktiv 2007/46/EG.
- *intermodal transport*:
 - a) den kombinerade transport som anges i artikel 1 i rådets direktiv 92/106/EEG ⁽¹⁾ och som transporterar en eller flera containrar eller växelflak, med en total största tillåten längd på 45 fot, eller
 - b) transporter som transporterar en eller flera containrar eller växelflak, med en total största tillåten längd på 45 fot och som använder sig av vattenvägstransport, förutsatt att den ursprungliga eller slutliga transportsträckans längd inte överskrider 150 km inom unionens territorium. Det avstånd på 150 km som anges ovan får överskridas för att man ska kunna nå den närmaste lämpliga transportterminalen för den avsedda tjänsten, förutsatt att det rör sig om
 - i) fordon som uppfyller kraven i punkt 2.2.2 a eller b i bilaga I, eller
 - ii) fordon som uppfyller kraven i punkt 2.2.2 c eller d i bilaga I, om sådana transportavstånd är tillåtna i den berörda medlemsstaten.

För intermodala transporter får närmaste lämpliga transportterminal som tillhandahåller en tjänst vara belägen i en annan medlemsstat än den medlemsstat i vilken sändningen lastades eller lossades.

- *avsändare*: en rättslig enhet eller en fysisk eller juridisk person vars namn anges på konossementet eller motsvarande transporthandling, såsom ett *genomgångskonossement*, som avsändare och/eller i vars namn eller på vars vägnar ett transportavtal har ingåtts med transportföretaget.

▼ B

Alla största tillåtna dimensioner enligt bilaga I skall mätas i enlighet med bilaga I till ► **M2** direktiv 2007/46/EG ◀ utan positiv tolerans.

Artikel 3

1. Förutsatt att dessa fordon inte överskrider de gränsvärden som anges i bilaga I får medlemsstaterna inte vägra eller förbjuda användning inom sina territorier.

- i internationell trafik, av fordon som är registrerade eller tagna i bruk i en annan medlemsstat, av skäl som hänför sig till vikt eller dimensioner,

▼ M1

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

▼ B

Denna bestämmelse gäller även om

⁽¹⁾ Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

▼B

- a) de nämnda fordonen inte uppfyller den aktuella medlemsstatens krav vad avser vissa vikter och dimensioner som inte omfattas av bilaga I,
 - b) den behöriga myndigheten i den medlemsstat, i vilken fordonen är registrerade eller tagits i bruk, har tillåtit högsta värden som inte omfattas av artikel 4.1 och överstiger de som fastställts i bilaga I.
2. Bestämmelserna i punkt 1, andra stycket a skall emellertid inte påverka medlemsstaternas rätt att, med vederbörlig hänsyn till gemenskapsrätten, kräva att fordon som är registrerade eller tagna i bruk inom deras egna territorier skall uppfylla nationella krav på vissa vikter och dimensioner som inte behandlas i bilaga I.
3. Vad beträffar temperaturkontrollerade fordon, får medlemsstaterna begära att fordonen åtföljs av ett dokument eller en skylt om ATP-intyg, såsom anges i avtalet av den 1 september 1970 om internationella transporter av lättfördärliga livsmedel och om specialutrustning för sådana transporter (ATP).

*Artikel 4***▼M1**

- 1. Medlemsstaterna skall tillåta
 - a) att fordon eller fordonskombinationer avsedda för nationella gods-transporter används i normaltrafik inom deras territorier endast om dessa uppfyller kraven enligt punkterna 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 och 4.4 i bilaga I.
 - b) att fordon avsedda för nationella persontransporter används i normaltrafik inom deras territorier endast om dessa uppfyller kraven enligt punkterna 1.1, 1.2, 1.4a, 1.5 och 1.5a i bilaga I.
- 2. Medlemsstaterna får dock tillåta
 - a) att fordon eller fordonskombinationer avsedda för nationella gods-transporter används i trafik inom deras territorier, även om dessa inte uppfyller kraven enligt punkterna 1.3, 2, 3, 4.1 och 4.3 i bilaga I.
 - b) att fordon avsedda för nationella persontransporter används i trafik inom deras territorier, även om dessa inte uppfyller kraven enligt punkterna 1.3, 2, 3, 4.1 och 4.3 i bilaga I.

▼B

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

▼ B

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

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

- a) Transporten utförs inom en medlemsstats territorium av specialiserade fordon eller fordonskombinationer under sådana förhållanden som innebär att dessa operationer normalt inte utförs av fordon från andra medlemsstater, exempelvis transport i samband med skogsbruk och skogsindustri.
- b) Den medlemsstat som tillåter transport inom sitt territorium med fordon eller fordonskombinationer vilkas dimensioner avviker från dem som anges i bilaga I, även tillåter användningen av motorfordon, släpvagnar och påhängsvagnar som överensstämmer med de dimensioner som anges i bilaga I och som sammankopplas på så sätt att de minst uppnår den i den aktuella medlemsstaten tillåtna lastlängden, så att alla företag tillförsäkras samma konkurrensvillkor (modulsystemet).

▼ M2

▼ B

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

▼ M2

▼ M1

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

▼ M2*Artikel 5*

Med avseende på tillämpningen av artikel 3 ska ledade fordon som tagits i bruk före den 1 januari 1991 och som inte uppfyller kraven i punkterna 1.6 och 4.4 i bilaga I, anses uppfylla dessa krav under förutsättning att deras sammanlagda längd inte överstiger 15,50 m.

▼ B*Artikel 6*

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

▼B

- a) En kombination av följande två skyltar:
- den ”tillverkarskylt” som har utformats och anbringats i enlighet med direktiv 76/114/EEG ⁽¹⁾,
 - den skylt som avser dimensioner i enlighet med bilaga III, som har utformats och anbringats i enlighet med direktiv 76/114/EEG.
- b) En enda skylt som har utformats och anbringats i enlighet med direktiv 76/114/EEG som innehåller samma uppgifter som de två skyltar som nämns i a.
- c) Ett enda dokument som har utfärdats av den behöriga myndigheten i den medlemsstat i vilken fordonet har registrerats eller tagits i bruk. Ett sådant dokument skall innehålla samma rubriker och samma uppgifter som de skyltar som nämns i a. Det skall förvaras på en plats där det är lättåtkomligt för kontroll och tillförlitligt skyddat.
2. Om fordonets egenskaper inte längre överensstämmer med de som anges på beviset om överensstämmelse, skall den medlemsstat i vilken fordonet är registrerat vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att beviset om överensstämmelse ändras.
3. De i punkt 1 nämnda skyltarna och dokumenten skall av medlemsstaterna erkännas som bevis om fordonets överensstämmelse enligt detta direktiv.
4. De fordon som har erhållit bevis om överensstämmelse kan bli föremål för
- stickprovskontroller vad avser gemensamma normer om vikter,
 - kontroller endast vid misstanke om att fordonet inte överensstämmer med direktivet, vad avser gemensamma normer om dimensioner.
5. Mittkolumnen i beviset om överensstämmelse om angiven vikt skall, i förekommande fall, innehålla den viktstandard inom gemenskapen som är tillämplig för fordonet i fråga. Vad avser de fordon som nämns i punkt 2.2.2 c i bilaga I, skall posten ”44 ton” stå inom parentes under högsta tillåtna vikt för fordonskombinationen.
6. Varje medlemsstat får, för varje fordon som registrerats eller tagits i bruk inom dess territorium, bestämma att de högsta vikter som tillåts i dess nationella lagstiftning skall anges i vänster kolumn i beviset om överensstämmelse och de tekniskt tillåtna vikterna i höger kolumn.

▼M1*Artikel 7*

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

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

▼ M1

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

▼ M2

Artikel 8b

1. I syfte att förbättra deras energieffektivitet får fordon eller fordonskombinationer utrustade med aerodynamiska anordningar som uppfyller de krav som anges i punkterna 2 och 3 och som är förenliga med direktiv 2007/46/EG överstiga de största längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I till det här direktivet, för att möjliggöra montering av sådana anordningar baktill på fordon eller fordonskombinationer. Fordon eller fordonskombinationer som är utrustade med sådana anordningar ska uppfylla kraven i punkt 1.5 i bilaga I till det här direktivet, och ett överskridande av största tillåtna längder får inte medföra en ökad lastlängd för dessa fordon eller fordonskombinationer.

2. De aerodynamiska anordningar som avses i punkt 1 och som överskrider en längd av 500 mm ska innan de släpps ut på marknaden typgodkännas i enlighet med reglerna för typgodkännande inom ramen för direktiv 2007/46/EG.

Kommissionen ska senast den 27 maj 2017 bedöma behovet av att anta eller ändra tekniska krav för typgodkännande av aerodynamiska anordningar som anges i den ramen med beaktande av behovet av att sörja för trafiksäkerhet och säkerheten för intermodala transporter, framför allt

- a) säker montering av anordningarna, så att risken för att de lossnar med tiden minskar, även under en intermodal transport,
- b) andra trafikanters, särskilt oskyddade trafikanters, säkerhet, genom att man bland annat ser till att konturena är väl synliga när aerodynamiska anordningar har monterats, att kraven på indirekt sikt anpassas samt att det bakre underkörningsskyddet för kollisioner med ett fordon eller en fordonskombinations bakre del inte försämras.

Kommissionen ska för detta ändamål vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag i syfte att ändra relevanta regler för typgodkännande inom ramen för direktiv 2007/46/EG.

3. De aerodynamiska anordningar som avses i punkt 1 ska uppfylla följande driftsvillkor:

- a) Under förhållanden då andra trafikanters eller förarens säkerhet riskeras ska dessa anordningar vikas ihop, fällas in eller tas bort av föraren.
- b) Användning på väginfrastruktur i och mellan städer ska ske med hänsyn till de särskilda förhållanden som råder i områden där hastighetsgränsen är 50 km/tim eller lägre och där förekomsten av oskyddade trafikanter är mer sannolik.

▼ M2

- c) Användningen av dessa anordningar ska vara kompatibel med intermodala transporter, och i synnerhet får de, när de är infällda/hopvikta, inte överskrida största tillåtna längd med mer än 20 cm.
4. Kommissionen ska anta genomförandeakter med närmare bestämmelser för att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av punkt 3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.
5. Punkt 1 ska tillämpas från och med datumet för införlivandet eller tillämpningen av de nödvändiga ändringar av instrumenten som avses i punkt 2 och efter antagandet av de genomförandeakter som avses i punkt 4, beroende på vad som är lämpligt.

Artikel 9a

1. I syfte att förbättra energieffektiviteten, framför allt vad gäller förarhytters aerodynamiska prestanda, samt trafiksäkerheten, får fordon eller fordonskombinationer som uppfyller kraven i punkt 2 och som är förenliga med direktiv 2007/46/EG överskrida de största tillåtna längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I till det här direktivet, under förutsättning att deras förarhytt ger bättre aerodynamisk prestanda, energieffektivitet och säkerhetsprestanda. Fordon eller fordonskombinationer utrustade med sådana förarhytter ska uppfylla kraven i punkt 1.5 i bilaga I till det här direktivet, och ett överskridande av de största tillåtna längderna får inte medföra ökad lastkapacitet för dessa fordon.

2. Innan de släpps ut på marknaden ska de fordon som avses i punkt 1 godkännas i enlighet med reglerna för typgodkännande inom ramen för direktiv 2007/46/EG. Senast den 27 maj 2017 ska kommissionen bedöma huruvida de tekniska krav för typgodkännande av fordon utrustade med sådana förarhytter som anges i den ramen behöver utvecklas, med beaktande av följande:

- a) Förbättrad aerodynamisk prestanda för fordon eller fordonskombinationer.
- b) Oskyddade trafikanter och säkerställande av att de är mer synliga för förare, framför allt genom att de döda vinklarna i förarhytterna minskas.
- c) Minskade skador hos andra trafikanter vid en kollision.
- d) Förarnas säkerhet och komfort.

Kommissionen ska för detta ändamål vid behov lägga fram ett lagstiftningsförslag i syfte att ändra relevanta regler för typgodkännande inom ramen för direktiv 2007/46/EG.

3. Punkt 1 ska tillämpas från och med tre år efter dagen för införlivandet eller tillämpningen av de nödvändiga ändringar av de instrument som avses i punkt 2, beroende på vad som är lämpligt.

▼B*Artikel 10*

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

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

▼M2*Artikel 10b*

Högsta tillåtna vikter för fordon som drivs med alternativa bränslen ska vara de som anges i punkterna 2.3.1, 2.3.2 och 2.4 i bilaga I.

Fordon som drivs med alternativa bränslen ska dessutom iaktta de gränsvärden för högsta tillåtna axeltryck som anges i punkt 3 i bilaga I.

Den extra vikt som krävs för fordon som drivs med alternativa bränslen ska fastställas på grundval av den dokumentation som tillverkaren tillhandahåller vid godkännandet av fordonet i fråga. Denna extra vikt ska anges i det officiella dokument som krävs enligt artikel 6.

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10h för att med avseende på tillämpningen av detta direktiv uppdatera den förteckning över alternativa bränslen som avses i artikel 2, för vilka extra vikt krävs. Det är särskilt viktigt att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inbegripet experter från medlemsstaterna, innan den antar dessa delegerade akter.

Artikel 10c

De största tillåtna längder som anges i punkt 1.1 i bilaga I, i förekommande fall med förbehåll för artikel 9a.1, och det längsta tillåtna avstånd som anges i punkt 1.6 i bilaga I får överskridas med 15 cm för fordon eller fordonskombinationer som transporterar containrar på 45 fot eller växelflak på 45 fot, med eller utan last, under förutsättning att vägtransporten av containern eller växelflaget i fråga utgör en del av en intermodal transport.

Artikel 10d

1. Senast den 27 maj 2021 ska medlemsstaterna vidta särskilda åtgärder för att identifiera fordon eller fordonskombinationer som är i trafik och som misstänks ha överskridit högsta tillåtna vikt och som därför bör kontrolleras av deras behöriga myndigheter för att säkerställa att kraven i detta direktiv har uppfyllts. Dessa åtgärder får vidtas med hjälp av automatiska system som installeras i väginfrastrukturen eller med hjälp av ombordsystem för vägning som installerats i fordon i enlighet med punkt 4.

En medlemsstat får inte kräva installation av ombordsystem för vägning i fordon eller fordonskombinationer som är registrerade i en annan medlemsstat.

▼ **M2**

Utan att det påverkar tillämpningen av unionsrätten och nationell rätt ska automatiska system som används för fastställande av överträdelser av detta direktiv och för påförande av sanktioner vara certifierade. Om automatiska system används endast för identifieringsändamål behövs ingen certifiering.

2. Varje medlemsstat ska varje kalenderår genomföra ett lämpligt antal kontroller av vikten på fordon eller fordonskombinationer i trafik, i proportion till det totala antalet fordon som inspekteras varje år på dess territorium.

3. Medlemsstaterna ska i enlighet med artikel 18 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 ⁽¹⁾* se till att deras behöriga myndigheter utbyter information om överträdelser och sanktioner som hänför sig till den här artikeln.

4. De ombordsystem för vägning som avses i punkt 1 ska vara exakta och tillförlitliga samt vara fullständigt driftskompatibla och förenliga med alla fordonstyper.

5. Senast den 27 maj 2016 ska kommissionen anta genomförandeakter med närmare bestämmelser för att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av reglerna för driftskompatibilitet och förenlighet i punkt 4.

För att säkerställa driftskompatibilitet ska de detaljerade bestämmelserna möjliggöra att viktinformation från ett fordon i rörelse när som helst kan meddelas de behöriga myndigheterna och fordonets förare. Kommunikationen ska ske med det gränssnitt som anges i CEN DSRC-standarderna EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 och ISO 14906. Dessutom ska kommunikationen säkerställa att medlemsstaternas behöriga myndigheter kan kommunicera och utbyta information med fordon och fordonskombinationer på samma sätt oavsett vilken medlemsstat de har registrerats i och om de är utrustade med ombordsystem för vägning.

För att säkerställa driftskompatibilitet med alla fordonstyper ska motorfordonens ombordsystem kunna ta emot och behandla alla uppgifter som kommer från alla typer av släpvagnar eller påhängsvagnar som är kopplade till motorfordonet.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 10i.2.

Artikel 10e

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner som är tillämpliga vid överträdelser av detta direktiv och vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att se till att de genomförs. Dessa sanktioner ska vara ändamålsenliga, icke-diskriminerande, proportionella och avskräckande. Medlemsstaterna ska meddela dessa regler till kommissionen.

⁽¹⁾* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG (EUT L 300, 14.11.2009, s. 51).

▼ M2*Artikel 10f*

1. Vid transport av containrar och växelflak ska medlemsstaterna fastställa regler med krav på att
 - a) avsändaren överlämnar en deklARATION med uppgift om en containers eller ett växelflaks vikt till den transportör som anlitas för transporten av containern eller växelflaket, och
 - b) transportören ger tillgång till all relevant dokumentation som avsändaren tillhandahåller.
2. Medlemsstaterna ska fastställa regler om ansvar för både avsändaren och transportören beroende på vad som är lämpligt i fall när den information som avses i punkt 1 saknas eller är felaktig och fordonet eller fordonskombinationen har överlastats.

Artikel 10g

Vartannat år och senast den 30 september det år som följer på utgången av den ifrågavarande tvåårsperioden, ska medlemsstaterna översända nödvändig information till kommissionen om

- a) det antal kontroller som genomförts under de två föregående kalenderåren, och
- b) det antal överlastade fordon eller fordonskombinationer som upptäckts.

Denna information kan ingå i den information som överlämnas enligt artikel 17 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 ⁽²⁾.*

Kommissionen ska analysera den information som mottagits enligt denna artikel och ska inkludera denna analys i den rapport som ska överlämnas till Europaparlamentet och rådet enligt förordning (EG) nr 561/2006.

Artikel 10h

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10b ska ges till kommissionen för en period av fem år från och med den 26 maj 2015. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden av fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

⁽²⁾* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 11.4.2006, s. 1).

▼ M2

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 10b får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt artikel 10b ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att göra några invändningar. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 10i

1. Kommissionen ska biträdas av den vägtransportkommitté som avses i artikel 42 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 ⁽³⁾*. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ⁽⁴⁾*.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 10j

Senast den 8 maj 2020 ska kommissionen för Europaparlamentet och rådet vid behov lägga fram en rapport om genomförandet av de ändringar av detta direktiv som införs genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 ⁽⁵⁾*, och därvid beakta särskilda särdrag hos vissa marknadssegment. På grundval av denna rapport ska kommissionen vid behov utarbeta ett lagstiftningsförslag som i vederbörlig ordning ska åtföljas av en konsekvensbedömning. Rapporten ska göras tillgänglig minst sex månader innan något lagstiftningsförslag läggs fram.

⁽³⁾* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 165/2014 av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 28.2.2014, s. 1).

⁽⁴⁾* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

⁽⁵⁾* Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/719 av den 29 april 2015 om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (EUT L 115, 6.5.2015, s. 1).

▼B

Artikel 11

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

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

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

Artikel 12

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

Artikel 13

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

▼ B*BILAGA I***HÖGSTA TILLÅTNA VIKTER OCH STÖRSTA TILLÅTNA DIMENSIONER SAMT DÄRTILL HÖRANDE UPPGIFTER OM FORDON****1. Största tillåtna dimensioner för fordon som avses i artikel 1.1 a****▼ M1**

1.1	<i>Största längd</i>	
	— annat motorfordon än buss	12,00 m
	— släpvagn	12,00 m
	— ledat fordon	16,50 m
	— fordonståg	18,75 m
	— ledbuss	18,75 m
	— buss med 2 axlar	13,50 m
	— buss med > 2 axlar	15,00 m
	— buss + släpvagn	18,75 m

1.2 *Största bredd***▼ M2**

a)	alla fordon utom de fordon som avses i led b	2,55 m
b)	påbyggnader för temperaturkontrollerade fordon eller temperaturkontrollerade containrar eller växelflak som transporteras av fordon	2,60 m

▼ B

1.3	<i>Högsta höjd (alla fordon)</i>	4,00 m
1.4	De dimensioner som anges i 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 och 4.4 omfattar även avtagbara påbyggnader och standardiserade godsbehållare såsom containrar.	

▼ M1

1.4a	Om avtagbar extrautrustning, till exempel en skidbox, monteras på en buss, får fordonets längd, inbegripet extrautrustningen, inte överskrida den största tillåtna längden enligt punkt 1.1.
------	--

▼ B

1.5	Varje motorfordon eller fordonskombination som är i rörelse måste kunna vända inom en cirkelring som har en yttre radie på 12,50 m och en inre radie på 5,30 m.
-----	---

▼ M1

1.5a	<i>Ytterligare krav på bussar</i>
	När bussen står stilla skall ett vertikalt plan som tangerar fordonets sida och den yttre cirkelradien fastställas genom att en linje markeras på marken. För ledbussar skall de två oledade sektionerna placeras i linje med planet.
	När fordonet förs framåt in i den cirkelring som beskrivs i punkt 1.5, får ingen del av fordonet gå utanför detta vertikala plan mer än 0,60 m.

▼B

1.6	Största avstånd mellan kopplingstappen och påhängsvagnens bakkant	12,00 m
1.7	Största avstånd uppmätt parallellt med fordonstågets längsgående axel från den längst fram belägna yttre punkten på lastutrymmet bakom förarhytten till den längst bak belägna yttre punkten på fordonskombinationens släpvagn, minskad med avståndet mellan motorfordonets bakkant och släpvagnens framkant	15,65 m
1.8	Största avstånd uppmätt parallellt med fordonstågets längsgående axel från den längst fram belägna yttre punkten på lastutrymmet bakom förarhytten till den längst bak belägna yttre punkten på kombinationens släpvagn	16,40 m

2. Högsta tillåtna vikt för fordon (i ton)**2.1 Fordon som ingår i en fordonskombination**

2.1.1	Tvåaxlad släpvagn	18 t
2.1.2	Treaxlad släpvagn	24 t

2.2 Fordonskombinationer

2.2.1	Fordonståg med fem eller sex axlar	
	a) tvåaxlat motorfordon med treaxlad släpvagn	40 t
	b) treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad släpvagn	40 t
2.2.2	Ledade fordon med fem eller sex axlar	
	a) tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn	40 t
	b) treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn	40 t

▼M2

	c) tvåaxlat motorfordon med treaxlad påhängsvagn som i intermodala transporter medför en eller flera containrar eller växelflak med en total största tillåten längd på 45 fot	42 ton
	d) treaxlat motorfordon med två- eller treaxlad påhängsvagn som i intermodala transporter medför en eller flera containrar eller växelflak med en total största tillåten längd på 45 fot	44 ton

▼B

2.2.3	Fordonståg med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad släpvagn	36 t
-------	--	------

▼B

- 2.2.4 Ledade fordon med fyra axlar bestående av ett tvåaxlat motorfordon och en tvåaxlad påhängsvagn, om axelavståndet på påhängsvagnen
- 2.2.4.1 Överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger eller är lika med 1,8 m 36 t
- 2.2.4.2 Överstiger 1,8 m 36 t
- jämte en tolerans om 2 t när den högsta tillåtna vikten för motorfordonet (18 t) och för tandemaxeln på påhängsvagnen (20 t) inte överskrids samtidigt som drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom gemenskapen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II.
- 2.3 *Motorfordon*

▼M2

- 2.3.1 Tvåaxlat motorfordon annat än buss: 18 ton
Tvåaxlat motorfordon annat än buss som drivs med alternativa bränslen: högsta tillåtna vikt på 18 ton höjs med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver med högst 1 ton. Tvåaxlad buss: 19,5 ton.
- 2.3.2 Treaxlat motorfordon 25 ton eller 26 ton när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton.
Treaxlat motorfordon som drivs med alternativt bränsle: högsta tillåtna vikt på 25 ton, eller 26 ton när drivaxeln är utrustad med dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller fjädring som inom unionen erkänns som likvärdig enligt bilaga II, eller när varje drivaxel är utrustad med dubbelmonterade hjul och högsta vikt för varje axel inte överstiger 9,5 ton, höjs genom den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver med högst 1 ton.

▼B

- 2.3.3 Fyraxlade motorfordon med två styraxlar 32 t
om drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom gemenskapen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II eller om varje drivaxel är utrustad med dubbla däck och axeltrycket inte på någon axel överstiger 9,5 t.

▼M2

2.4	<i>Treaxlad ledbuss</i>	28 ton
		Treaxlade ledbussar som drivs med alternativa bränslen: högsta tillåtna vikt på 28 ton höjs med den extra vikt som tekniken för det alternativa bränslet kräver med högst 1 ton.

▼B

3.	Högsta tillåtna axeltryck för fordon som avses i artikel 1.1 b (i ton)	
3.1	<i>Singelaxlar</i> Singelaxel som inte är drivaxel	10 t
3.2	<i>Tandemaxlar på släpvagnar och påhängsvagnar</i> Summan av axeltrycket per tandemaxel får, om axelavståndet (d)	
3.2.1	(d < 1,0) inte överskrida (d < 1,0)	11 t
3.2.2	överstiger eller är lika med 1,0 m och understiger 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3) inte överskrida	16 t
3.2.3	överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m (1,3 ≤ d < 1,8) inte överskrida	18 t
3.2.4	överstiger eller är lika med 1,8 m (1,8 ≤ d) inte överskrida	20 t
3.3	<i>Trippelaxlar på släpvagnar och påhängsvagnar</i> Summan av axeltrycket per trippelaxel får, om axelavståndet (d)	
3.3.1	understiger eller är lika med 1,3 m (d ≤ 1,3) inte överskrida	21 t
3.3.2	överstiger 1,3 m och understiger eller är lika med 1,4 m (1,3 < d ≤ 1,4) inte överskrida	24 t
3.4	<i>Drivaxel</i>	
3.4.1	Drivaxel på fordon som avses i 2.2.1 och 2.2.2	11,5 t
3.4.2	Drivaxel på fordon som avses i 2.2.3, 2.2.4, 2.3 och 2.4	11,5 t
3.5	<i>Tandemaxlar på motorfordon</i> Summan av axeltrycket per tandemaxel får, om axelavståndet (d)	
3.5.1	understiger 1,0 m (d < 1,0) inte överskrida	11,5 t
3.5.2	överstiger eller är lika med 1,0 m och understiger 1,3 m (1,0 ≤ d < 1,3) inte överskrida	16 t

▼B

- 3.5.3 överstiger eller är lika med 1,3 m och understiger 1,8 m
($1,3 \text{ m} \leq d < 1,8 \text{ m}$) —18 t
—19 t
om drivaxeln är utrustad med dubbla däck och med luftfjädring eller fjädring som inom gemenskapen anses likvärdig enligt definitionen i bilaga II eller om varje drivaxel är utrustad med dubbla däck och det högsta axeltrycket inte överskrifer 9,5 t.
4. **Därtill hörande uppgifter om fordon som avses i artikel 1.1 b**
- 4.1 *Alla fordon*
Axeltrycket på drivaxeln eller drivaxlarna på ett fordon eller en fordonskombination får inte understiga 25 % av fordonets eller fordonskombinationens totalvikt med last, när det eller den används i internationell trafik.
- 4.2 *Fordonståg*
Avståndet mellan den bakersta axeln på ett motorfordon och den främsta axeln på en släpvagn får inte understiga 3,00 m.
- 4.3 *Högsta tillåtna vikt beroende på axelavståndet*
Den högsta tillåtna vikten uttryckt i ton för ett fyraxlat fordon får inte överstiga fem gånger axelavståndet i meter mellan fordonets yttersta axlar.
- 4.4 *Påhängsvagnar*
Påhängsvagnar Det horisontella avståndet mellan kopplingstappen och en valfri punkt på påhängsvagnens framkant får inte överskrida 2,04 m.

▼B*BILAGA II***VILLKOR FÖR ATT VISSA ICKE-LUFTFJÄDRANDE SYSTEM SKALL ANSES LIKVÄRDIGA MED LUFTFJÄDRING FÖR FORDONS DRIVAXEL ELLER DRIVAXLAR**

1. DEFINITION AV BEGREPPET LUFTFJÄDRING

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

2. LIKVÄRDIGHET

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

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

3. DEFINITION AV FREKVENNS OCH DÄMPNING

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

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

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

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

Dämpningen är kritisk när $C = C_0$,

varvid

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

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

▼ B

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

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

varvid \ln är amplitudförhållandets naturliga logaritm.

4. PROVNINGSFÖRFARANDE

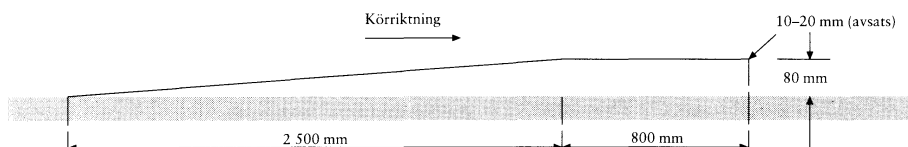
För att genom provning fastställa dämpningsgraden D , dämpningsgraden med hydrauliska stötdämpare och fjädringsfrekvensen F förfar man på något av följande sätt med det belastade fordonet:

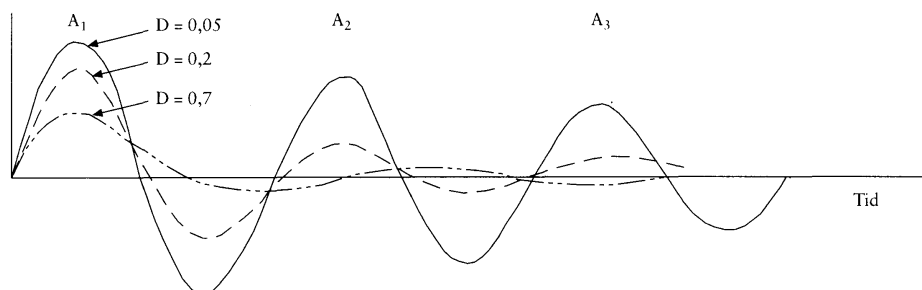
- Fordonet körs med låg hastighet (5 km/h + 1 km/h) över ett steg på 80 mm som har den profil som anges i figur 1. Den transienta svängning som skall analyseras med avseende på frekvens och dämpning är den svängning som uppträder efter det att drivaxelns hjul har lämnat steget.
- Fordonet dras nedåt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

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

Figur 1

Steg för provning av fjädringen



▼B*Figur 2***Svängningskurva för transient dämpning**

*BILAGA III***SKYLTL OM DIMENSIONER SOM ANGES I ARTIKEL 6.1 a**

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

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

▼B*BILAGA IV*

DEL A

DIREKTIV SOM UPPHÄVS

(enligt artikel 10)

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

DEL B

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

BILAGA V

JÄMFÖRELSETABELL

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

▼B

Detta direktiv	85/3/EEG	86/360/EEG	86/364/EEG	88/218/EEG	89/338/EEG	89/460/EEG	89/461/EEG	91/60/EEG	92/7/EEG
Artikel 4	—								
Artikel 5 a							Artikel 1.1		
Artikel 5 b								Artikel 1.1	
Artikel 6, 1-4			Artikel 1.1-1.4						
Artikel 6, 5-6			Artikel 2.1-2.2						
Artikel 7	Artikel 6								
Artikel 8						Artikel 1			
Artikel 9-12	—								
Artikel 13	Artikel 9								
Bilaga I	Bilaga I								
Punkt 1	Punkt 1								
Punkt 1.1 strecksats 1, 2, 3, 5								Artikel 1.2	
Punkt 1.1 strecksats 4	—								
Punkt 1.2 a	—								
Punkt 1.2 b	—								

▼B

Detta direktiv	85/3/EEG	86/360/EEG	86/364/EEG	88/218/EEG	89/338/EEG	89/460/EEG	89/461/EEG	91/60/EEG	92/7/EEG
Punkt 1.3-1.5	Punkt 1.3-1.5								
Punkt 1.6							Artikel 1.3		
Punkt 1.7								Artikel 1.3	
Punkt 1.8	—								
Punkt 2-2.2.1 b	Punkt 2-2.2.1 b								
Punkt 2.2.2 a-c	Punkt 2.2.2 a-c								
Punkt 2.2.3, 2.2.4.1					Artikel 1.5 b				
Punkt 2.2.4.2									Artikel 1.1 a
Punkt 2.3-2.3.1					Artikel 1.5 c				
Punkt 2.3.2-2.3.3									Artikel 1.1 b-c
Punkt 2.4					Artikel 1.5 c				
Punkt 3-3.3.2	Punkt 3-3.3.2								

▼**B**

Detta direktiv	85/3/EEG	86/360/EEG	86/364/EEG	88/218/EEG	89/338/EEG	89/460/EEG	89/461/EEG	91/60/EEG	92/7/EEG
Punkt 3.4-3.4.1		Artikel 1.3							
Punkt 3.4.2-3.5.2					Artikel 1.5 d				
Punkt 3.5.3									Artikel 1.1 d
Punkt 4-4.2	Punkt 4-4.2								
Punkt 4.3					Artikel 1.5 e				
Punkt 4.4							Artikel 1.4		
Bilaga II									Bilaga III
Bilaga III			Bilaga						