

Цей документ є виключно засобом документування, установи не беруть на себе жодних зобов'язань за його зміст

► **В**

ДИРЕКТИВА РАДИ 96/53/ЄС
від 25 липня 1996 року

про встановлення для певних наземних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів при національних і міжнародних переміщеннях і максимально дозволеної ваги при міжнародних переміщеннях

(ОВ L 235, 17.9.1996, с. 59)

Внесені зміни:

Офіційний Вісник

		№	сторінка	дата
► <u>М1</u>	Директива 2002/7/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 18 лютого 2002 року	L 67	47	9.3.2002

▼B

ДИРЕКТИВА РАДИ 96/53/ЄС

від 25 липня 1996 року

про встановлення для певних наземних транспортних засобів, що рухаються в межах Співтовариства, максимально дозволених розмірів при національних і міжнародних переміщеннях і максимально дозволеної ваги при міжнародних переміщеннях

РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про створення Європейського Співтовариства та, зокрема, статтю 75 Договору,

Беручи до уваги пропозицію Комісії ⁽¹⁾,

Беручи до уваги висновок Економічно-соціального комітету ⁽²⁾

Діючи відповідно до процедури, викладеної у статті 189с Договору ⁽³⁾,

(1) Оскільки Директива Ради 85/3/ЄЕС від 19 грудня 1984 року про вагу, розміри і певні технічні характеристики окремих наземних транспортних засобів ⁽⁴⁾ встановила, в рамках загальної транспортної політики, спільні стандарти, що дозволяють покращити використання наземних транспортних засобів у сполученні між державами-членами;

(2) Оскільки Директиву 85/3/ЄЕС було суттєво змінено у багатьох випадках; оскільки, у разі подальшої зміни, вона, задля прозорості і раціональності, має бути об'єднана в один документ, разом із Директивою Ради 86/364/ЄЕС від 24 липня 1986 року про перевірку відповідності транспортних засобів Директиві 85/3/ЄЕС ⁽⁵⁾;

(3) Оскільки відмінності між чинними стандартами держав-членів щодо ваги і розмірів комерційних наземних транспортних засобів можуть мати несприятливий вплив на умови конкуренції і становити перешкоду переміщенням між державами-членами;

(4) Оскільки, відповідно до принципу пріоритетності місцевого рівня при прийнятті рішень, заходи необхідно вживати на рівні Співтовариства для усунення цих перешкод;

(5) Оскільки вищезазначені стандарти відображають баланс між раціональним і економічним використанням транспортних засобів та вимогами експлуатації інфраструктури, безпекою на дорозі, захистом навколишнього середовища і якістю життя;

(6) Оскільки спільні стандарти розмірів транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів, мають залишитися незмінними у довгостроковому періоді;

(7) Оскільки додаткові технічні вимоги, пов'язані з вагою і розмірами транспортних засобів, можуть застосовуватися до комерційних транспортних засобів, зареєстрованих або випущених у вільний обіг у державі-члені; оскільки такі вимоги не мають становити перешкоди переміщенням комерційних транспортних засобів між державами-членами;

(8) Оскільки визначення «товстостінний авторефрижератор» у статті 2 Директиви 85/3/ЄЕС, зі змінами, внесеними Директивою 89/388/ЄЕС ⁽⁶⁾, має бути розширене для того, щоб надати право державам-членам дозволяти рух на своїй території авторефрижераторів, що не відповідають інституційним вимогам, визначеним у цій статті;

¹ ОВ № С 38, 8.2.1994, с. 3 і ОВ № С 247, 23.9.1995, с. 1.

² ОВ № С 295, 22.10.1994, с. 72.

³ Висновок Європейського Парламенту від 15 листопада 1994 року (ОВ № С 341, 5.12.1994, с. 39), Спільна позиція Ради від 8 грудня 1995 року (ОВ № С 356, 30.12.1995, с. 13), і Рішення Європейського Парламенту від 14 березня 1996 року (ОВ № С 96, 4.4.1996, с. 233).

⁴ ОВ № L 2, 3.1.1985, с. 14. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою 92/7/ЄЕС (ОВ № L 57, 2.3.1992, с. 29)

⁵ ОВ № L 221, 7.8.1986, с. 48.

⁶ ОВ № L 142, 25.5.1989, с. 3.

▼B

- (9) Оскільки необхідно прояснити поняття «неподільний вантаж» для забезпечення єдиного застосування цієї Директиви щодо дозволів на транспортні засоби чи поєднання транспортних засобів, які перевозять такі вантажі;
- (10) Оскільки тонна всюди використовуються і розуміється як одиниця виміру ваги транспортного засобу і тому застосовується у цій Директиві, при цьому визнаючи, що офіційною одиницею ваги є ньютон;
- (11) Оскільки, при реалізації внутрішнього ринку, масштаб цієї Директиви має бути розширений до національного транспорту у тій мірі, в якій він стосується характеристик, що суттєво впливають на умови конкуренції у транспортному секторі і, зокрема, значень, пов'язаних із максимально дозволеною довжиною і шириною транспортних засобів та поєднань транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів;
- (12) Оскільки щодо інших характеристик транспортних засобів держави-члени мають право застосовувати на своїй території значення, відмінні від тих, що викладені у цій Директиві, тільки для транспортних засобів, що використовуються у національному сполученні;
- (13) Оскільки автопоїзди із розтяжною системою з'єднань на практиці досягають максимальної довжини у 18,75 м при повному розтягненні; оскільки така сама максимальна довжина має бути дозволена для автопоїздів з фіксованою системою з'єднань;
- (14) Оскільки максимально дозволена ширина 2,5 м для транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів, залишає недостатньо внутрішнього місця для ефективного навантаження палет, що дало поштовх використанню різних допустимих відхилень від цього рівня у законодавстві держав-членів про національне сполучення; оскільки необхідною є загальна адаптація до поточної ситуації для забезпечення прозорості технічних вимог, враховуючи питання безпеки таких характеристик;
- (15) Оскільки, якщо максимальну ширину транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів, збільшити до 2,55 м, такий стандарт також має застосовуватися до автобусів; оскільки, щодо автобусів, необхідно надати перехідний період для того, щоб дозволити зацікавленим виробникам адаптувати промислові заводи;
- (16) Оскільки для попередження значного пошкодження доріг і забезпечення маневреності, при видачі дозволу та використанні транспортних засобів перевагу слід надавати пневматичним чи еквівалентним підвіскам, а не механічним; оскільки певні максимальні навантаження на вісь не повинні перевищуватися, і транспортний засіб повинен мати змогу повертатися на 360° в рамках обмежених значень по дорозі;
- (17) Оскільки держави-члени повинні мати право у випадку національного перевезення вантажів дозволяти переміщення транспортних засобів і поєднань транспортних засобів з розмірами, що відхиляються від викладених у цій Директиві, якщо перевезення, які здійснюються такими транспортними засобами, визначені у цій Директиві як такі, що суттєво не впливають на міжнародну конкуренцію у транспортному секторі, тобто перевезення, які здійснюються спеціальними транспортними засобами, і перевезення, що здійснюються за модульним принципом;
- (18) Оскільки, у випадку перевезень за модульним принципом, має існувати положення про перехідний період для адаптації державами-членами шляхової інфраструктури;
- (19) Оскільки транспортні засоби і поєднання транспортних засобів, збудованих із застосуванням нових технологій або нових концепцій, відповідно до стандартів, що відхиляються від викладених у цій Директиві, повинні мати право здійснювати місцеві перевезення протягом випробувального терміну з метою отримання прибутку від технічного прогресу;
- (20) Оскільки транспортні засоби, які були випущені в експлуатацію до дати впровадження цієї Директиви і не відповідають розмірним характеристикам, викладеним у цій Директиві, через попередні відмінні національні положення або методи виміру, повинні бути дозволені на перехідний період для надання транспортних послуг і надалі у державі-члені, де транспортний засіб зареєстрований або випущений у вільний обіг;

▼В

(21) Оскільки був здійснений значний прогрес у прийнятті Директив про сертифікацію поєднань транспортних засобів з п'ятьма чи шістьма осями; оскільки треба усунути вимоги щодо відповідності характеристикам, відмінним від ваги чи розмірів, як викладено у Додатку II до Директиви 85/3/ЄЕС;

(22) Оскільки така зміна є також необхідною для уникнення суперечностей між правилами та міжнародними конвенціями про дорожній рух і сполучення;

(23) Оскільки, для заохочення моніторингу дотримання цієї Директиви, необхідним є забезпечення проведення перевірок дотримання транспортними засобами;

(24) Оскільки ця Директива не впливає на зобов'язання держав-членів щодо кінцевих термінів введення до національного законодавства і застосування Директив, які заміщуються цією Директивою,

УХВАЛИЛА ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

Стаття 1

1. Ця Директива застосовується до:

▼М1

(а) розмірів автомобілів категорії M2 і M3 та їх причепів категорії 0, а також автомобілів категорій N2 і N3 та їх причепів категорій 03 і 04, як визначено у Додатку II до Директиви Ради 70/156/ЄЕС від 6 лютого 1970 року про наближення правових норм держав-членів про сертифікацію автомобілів та їх причепів ⁽¹⁾;

▼В

(b) ваги та певних інших характеристик транспортних засобів, визначених у пункті (а) та частині 2 Додатку I до цієї Директиви.

2. Всі значення ваги, вказані у Додатку I, дійсні в якості стандартів переміщення, а отже, стосуються умов навантаження, а не виробничих стандартів, які будуть визначені у наступній Директиві.

▼М1

3. Ця Директива не застосовуватиметься до двосекційних автобусів, що становлять понад одну з'єднану секцію.

▼В

Стаття 2

З метою цієї Директиви:

- «автомобіль» означає будь-який механічний транспортний засіб, який переміщується по дорозі самостійно,
- «прицеп» означає будь-який транспортний засіб, призначений для з'єднання з автомобілем, за виключенням напівпричепів, сконструйований та обладнаний для перевезення вантажів,
- «напівпричіп» означає будь-який транспортний засіб, призначений для з'єднання з автомобілем таким чином, що його частина розміщена на автомобілі і суттєва частина його ваги і ваги вантажу припадає на автомобіль, сконструйований і обладнаний для перевезення вантажів,

¹ ОВ L 42, 23.2.1970, с. 1. Директива з останніми змінами, внесеними Директивою 2000/40/ЄС Європейського Парламенту і Ради (ОВ L 203, 10.8.2000, с. 9).

▼В

- «поєднання транспортних засобів» означає:
 - автопоїзд, який складається з автомобілю із приєднаним причепом; або
 - автопоїзд, який складається з автомобілю із приєднаним напівпричепом,
- «транспортний засіб з кондиціонуванням» означає будь-який транспортний засіб, чий фіксований або рухомий надструктури спеціально обладнані для перевезення вантажів при певних температурах і чий бокові стінки, включаючи ізоляцію, мають принаймні 45 мм товщину кожна,
- «автобус» означає транспортний засіб із понад 9 сидіннями, включаючи місце водія, сконструйований та обладнаний для перевезення пасажирів та їх вантажу. Він може мати один чи два поверхи, причеп з вантажем,
- «двосекційний автобус» означає автобус, що складається з двох нерухомо закріплених відділень, з'єднаних між собою з'єднувальною секцією. У такому типі транспортного засобу пасажирські салони у кожному з двох відділень сполучені між собою. З'єднувальна секція дозволяє вільний рух пасажирів між відділеннями. З'єднання і роз'єднання цих двох відділень можливе тільки у майстерні,
- «максимально дозволені розміри» означають максимальні розміри транспортного засобу, як визначено у Додатку I до цієї Директиви,
- «максимально дозволена вага» означає максимальну вагу навантаженого транспортного засобу у міжнародному сполученні;
- «максимально дозволене навантаження на вісь» означає максимальну вагу у міжнародному сполученні навантаженої вісі чи групи осей,
- «неподільний вантаж» означає вантаж, який не можна, з метою перевезення по дорозі, поділити на дві чи більше партій без невиправданих витрат або ризику пошкодження, і який через свої розміри або вагу не може бути перевезений автомобілем, причепом, автопоїздом чи з'єднаним автомобілем з повним дотриманням цієї Директиви,
- «тонна» означає вагу, виміряну масою тони, і яка відповідає 9,8 кілоньютонам (кН),

Усі максимально дозволені розміри, визначені у Додатку I, вимірюватимуться відповідно до Додатку I до Директиви 70/156/ЄЕС, без будь-яких плюсових допусків.

Стаття 3

1. Держава-член не може відхилити чи заборонити використання на своїй території:
 - у міжнародному сполученні, транспортних засобів, зареєстрованих чи випущених у вільний обіг у будь-якій державі-члені, з причин, пов'язаних з його вагою або розмірами,

▼МІ

- у національному сполученні, транспортних засобів, зареєстрованих чи випущених у вільний обіг у будь-якій державі-члені, з причин, пов'язаних з його розмірами,

▼В

за умови, що такі транспортні засоби відповідають граничним значенням, вказаним у Додатку I.

Це положення застосовуватиметься, незважаючи на те, що:

- (а) вказані транспортні засоби не відповідають вимогам тієї держави-члена щодо певних вагових і розмірних характеристик, не охоплених Додатком I;
- (б) компетентний орган держави-члена, в якій транспортний засіб зареєстрований чи випущений у вільний обіг, встановив обмеження, не зазначені у частині 1 статті 4, що перевищують вказані у Додатку I.

2. Однак, пункт 1 (а) не вплине на право держав-членів, відповідно до законодавства Співтовариства, вимагати, щоб транспортні засоби, зареєстровані чи випущені у вільний обіг на їх території, відповідали їх національним вимогам щодо вагових чи розмірних характеристик, не охоплених Додатком I.

▼В

3. Держави-члени можуть вимагати, щоб транспортні засоби з кондиціонуванням мали сертифікат АТР чи сертифікаційну пластинку АТР, передбачену Угодою від 1 вересня 1970 року про міжнародні перевезення продуктів харчування, що швидко псуються, та про спеціальне обладнання для використання при таких перевезеннях.

*Стаття 4***▼М1**

1. Держави-члени не встановлюватимуть правила переміщення на їх території:

(a) транспортних засобів чи поєднань транспортних засобів для національного транспортування товарів, що не відповідають характеристикам, викладеним у пунктах 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 і 4.4 Додатку I;

(b) транспортних засобів для національного перевезення пасажирів, що не відповідають характеристикам, викладеним у пунктах 1.1, 1.2, 1.4а, 1.5 і 1.5а Додатку I.

2. Тим не менш, держави-члени можуть встановлювати правила переміщення на їх території:

(a) транспортних засобів чи поєднань транспортних засобів для національного перевезення вантажів, що не відповідають характеристикам, викладеним у пунктах 1.3, 2, 3, 4.1 і 4.3 Додатку I.

(b) транспортних засобів для національного перевезення пасажирів, що не відповідають характеристикам, викладеним у пунктах 1.3, 2, 3, 4.1 і 4.3 Додатку I.

▼В

3. Транспортні засоби і поєднання транспортних засобів, розміри яких перевищують максимальні, можуть бути дозволені для руху тільки на основі спеціальних дозволів, що видаються недискримінаційно компетентними органами, чи на основі подібних недискримінаційних домовленостей, погоджених для кожного конкретного випадку з такими органами, якщо такі транспортні засоби чи поєднання транспортних засобів переміщують неподільні вантажі або призначені для їх переміщення.

4. Держави-члени можуть дозволити ►**М1** транспортні засоби чи поєднання транспортних засобів, які ◀ здійснюють певні національні переміщення, що суттєво не впливають на міжнародну конкуренцію у транспортному секторі, до руху на їх території з розмірами, відмінними від викладених у пунктах 1.1, 1.2, 1.4 – 1.8, 4.2 і 4.4 Додатку I.

Переміщення вважатимуться такими, що суттєво не впливають на міжнародну конкуренцію у транспортному секторі, якщо виконується одна з умов:

(a) переміщення здійснюються на території держави-члена спеціалізованими транспортними засобами чи спеціалізованими поєднаннями транспортних засобів у випадках, в яких вони, як правило, не здійснюються транспортними засобами з інших держав-членів, наприклад, переміщення, пов'язані з лісовою промисловістю;

(b) держава-член, яка дозволяє переміщення на своїй території транспортних засобів чи поєднань транспортних засобів, розміри яких відхиляються від викладених у Додатку I, також дозволяє використовувати автомобілі, причепи і напівпричепи, що відповідають розмірам, зазначеним у Додатку I, у таких комбінаціях для забезпечення принаймні завантажувальної довжини, встановленої у такій державі-члені, з тим, щоб кожний оператор міг отримати рівні умови конкуренції (модульний принцип).

Зацікавлені держави-члени, які мають адаптувати свою шляхову інфраструктуру для виконання умови (b), можуть, тим не менше, заборонити, не пізніше 31 грудня 2003 року, ►**М1** переміщення своєю територією, у національних перевезеннях, транспортних засобів ◀ чи поєднань транспортних засобів, які перевищують поточні національні стандарти щодо розмірів, за умови, що національне законодавство і надалі застосовується до всіх перевізників Співтовариства без дискримінації.

Держави-члени повідомлять Комісію про всі заходи, вжиті відповідно до цього пункту.

▼В

5. Держави-члени можуть дозволяти транспортним засобам чи поєднанням транспортних засобів із застосуванням нових технологій чи нових концепцій, що не можуть відповідати одному чи більше вимогам цієї Директиви, здійснювати певні місцеві перевезення протягом випробувального періоду. Держави-члени повідомляють про це Комісію.

6. Держави-члени можуть дозволити транспортним засобам чи поєднанням транспортних засобів, що використовуються для перевезення вантажів або зареєстровані чи випущені у вільний обіг до впровадження цієї Директиви, переміщуватися своєю територією до 31 грудня 2006 року з розмірами, які перевищують викладені у пунктах 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 і 4.4 Додатку I, за допомогою національних положень або методів виміру.

▼МІ

7. До 31 грудня 2020 року держави-члени можуть дозволити переміщення своєю територією автобусів, зареєстрованих чи випущених у вільний обіг до впровадження цієї Директиви, чий розміри перевищують викладені у пунктах 1.1, 1.2, 1.5 і 1.5a Додатку I.

▼В*Стаття 5*

Не порушуючи частину 6 статті 4:

(а) з'єднані автомобілі, випущені в експлуатацію до 1 січня 1991 року, що не відповідають специфікаціям, зазначеним у пунктах 1.6 і 4.4 Додатку I, будуть вважатися такими, що відповідають таким специфікаціям у цілях статті 3, якщо їх довжина не перевищує 15,5 м;

(б) автопоїзди, автомобілі яких були випущені в експлуатацію до 31 грудня 1991 року і які не відповідають специфікаціям, зазначеним у пунктах 1.7 і 1.8 Додатку I, до 31 грудня 1998 року вважатимуться такими, що відповідають цим специфікаціям у цілях статті 3, якщо їх довжина не перевищує 18 м.

Стаття 6

1. Держави-члени вживуть всіх необхідних заходів для забезпечення того, що транспортні засоби, які вказані у Статті 1 і відповідають цій Директиві, проходять одну з таких перевірок:

(а) поєднання таких двох пластин:

- «пластина виробника», створена і прикріплена відповідно до Директиви 76/114/ЄЕС⁽¹⁾,

- пластина про розміри, відповідно до Додатку III, створена і прикріплена відповідно до Директиви 76/114/ЄЕС;

(б) єдина пластина, яка створена і прикріплена відповідно до Директиви 76/114/ЄЕС і містить інформацію двох пластин, визначених у пункті (а);

(с) єдиний документ, виданий компетентним органом держави-члена, в якій транспортний засіб зареєстрований або випущений в експлуатацію. Такий документ міститиме такі самі заголовки та інформацію, що й пластини, вказані у пункті (а). Він зберігатиметься у місці, легко доступному для перевірки та належним чином захищеному.

2. Якщо характеристики транспортного засобу більше не відповідають тим, що вказані у доказі відповідності, держава-член, в якій транспортний засіб зареєстрований, вживе необхідних заходів для забезпечення зміни доказу відповідності.

3. Пластини і документи, вказані у пункті 1, будуть визнаватися державами-членами як доказ відповідності транспортного засобу, згідно з цією Директивою.

¹ ОВ № L 24, 30.1.1976, с. 1. Директива зі змінами, внесеними Директивою Комісії 78/507/ЄЕС (ОВ № L 155, 13.6.1978, с. 31).

▼В

4. Транспортні засоби, що проходять перевірку відповідності, можуть підлягати:

- відносно спільних стандартів щодо ваги, вибірковою перевіркою,
- відносно спільних стандартів щодо розмірів, тільки перевіркою, коли є підозра існування невідповідності цій Директиві.

5. Середня колонка доказу відповідності щодо ваги міститиме, якщо необхідно, вагові стандарти Співтовариства, що застосовуються до цього транспортного засобу. Відносно транспортних засобів, вказаних у пункті 2.2.2 (с) Додатку I, запис «44 тони» включатиметься у дужках за максимально дозволеною вагою поєднання транспортних засобів.

6. Кожна держав-член може встановлювати щодо будь-якого транспортного засобу, зареєстрованого чи випущеного у вільний обіг на її території, що максимальна вага, визначена національним законодавством, буде вказуватися на доказі відповідності у лівій колонці, а технічно допустима вага – у правій.

▼М1*Стаття 7*

Ця Директива не перешкоджатиме застосуванню чинних положень про дорожній рух у кожній державі-члені, які дозволяють обмежувати вагу та/або розміри транспортних засобів на певних дорогах чи інженерно-будівельних структурах, незалежно від держави реєстрації таких транспортних засобів чи держави, де вони були випущені у вільний обіг.

Це включає можливість запроваджувати місцеві обмеження на максимально дозволені розміри та/або вагу транспортних засобів, що можуть використовуватися у специфічних галузях чи на специфічних дорогах, де інфраструктура не придатна для довгих і важких транспортних засобів, такі як центр міста, невеликі села чи місця спеціального природного значення.

▼В*Стаття 8*

Стаття 3 не застосовуватиметься в Ірландії та Великобританії до 31 грудня 1998 року:

(а) щодо стандартів, зазначених у пунктах 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 і 3.3.2 Додатку I:

- за виключенням з'єднаних автомобілів, вказаних у пункті 2.2.2, де:
 - (i) загальна навантажена вага не перевищує 38 тон;
 - (ii) вага будь-якої трьохосі в інтервалі, визначеному пунктом 3.3.2, не перевищує 22,5 тон,
- за виключенням транспортних засобів, зазначених у пунктах 2.2.3, 2.2.4, 2.3 і 2.4, якщо загальна навантажена вага не перевищує:
 - (i) 35 тон для транспортних засобів, вказаних у пунктах 2.2.3 і 2.2.4;
 - (ii) 17 тон для транспортних засобів, вказаних у пункті 2.3.1;
 - (iii) 30 тон для транспортних засобів, вказаних у пункті 2.3.3, що мають відповідати умовам, визначеним у тому пункті та пункті 4.3;

(iv) 27 тон для транспортних засобів, вказаних у пункті 2.4,

(б) щодо стандарту, зазначеного у пункті 3.4 Додатку I, за виключенням транспортних засобів, вказаних у пунктах 2.2, 2.3 і 2.4, якщо навантаження на рухому вісь не перевищує 10,5 тон.

▼ M1*Стаття 8a*

Португалія і Великобританія можуть відхилити чи заборонити використання на своїй території до 9 березня 2005 року автобусів, вказаних у пункті 1.1 Додатку I, якщо вони не відповідають таким критеріям маневреності:

- якщо керовані колеса автобусу у нерухомому стані спрямовані таким чином, що коли автобус рухається, його найвіддаленіша передова точка опише круг радіусом 12,5 м, вертикальна площина, дотична до боку транспортного засобу, яка спрямована із центру кола, має бути створена позначенням лінії на основі. У випадку двосекційного автобусу, дві відокремлені секції мають співпадати з площиною,
- якщо автобус рухається вперед будь-якою стороною по колу радіусом 12,5 м, жодна його частина не повинна виступати за вертикальну площину більш, ніж на 0,8 м для нерухомо закріпленого автобусу довжиною до 12 м або більш, ніж на 1,2 м для нерухомо закріпленого автобусу довжиною понад 12 м чи двосекційного автобусу.

▼ B*Стаття 9*

Щодо стандарту, вказаного у пункті 1.2 (а) Додатку I, держави-члени можуть відхилити чи заборонити використання на своїй території до 31 грудня 1999 року автобусів, ширина яких перевищує 2,5 м.

Держави-члени повідомлять Комісію про вжиті відповідно до цієї Статті заходи. Комісія повідомить про це інші держави-члени.

Стаття 10

Директиви, перелічені у Додатку IV, Частині А, будуть анульовані з дати, вказаної у статті 11, без порушення зобов'язань держав-членів щодо кінцевих термінів введення, зазначених у Додатку IV, Частині В.

Посилання на анульовані Директиви будуть тлумачитися як посилання на цю Директиву і будуть читатися відповідно до кореляційної таблиці, поданої у Додатку V.

▼ M1*Стаття 10a*

Відносно Додатку I, пункту 1.5a, Комісія до 9 березня 2005 року (найпізніше) подасть звіт про обґрунтування зниження значення 0,6 м, вказаного у другому абзаці цього пункту, для покращення умов безпеки, пов'язаних із маневреністю довгих автобусів. Якщо необхідно, разом зі звітом буде подана законодавча пропозиція щодо відповідної зміни цієї Директиви.

▼ B*Стаття 11*

1. Держави-члени ухвалюють до 17 вересня 1997 року необхідні закони, підзаконні акти та адміністративні положення для виконання цієї Директиви та повідомляють про це Комісію.

Якщо держави-члени ухвалюють такі положення, то вони повинні містити посилання на цю Директиву або супроводжуватись таким посиланням у разі їхньої офіційної публікації. Методи розробки зазначеного посилання визначаються державами-членами.

2. Держави-члени повідомляють Комісії про тексти основних положень національного права, що вони ухвалюють у сфері, яку охоплює ця Директива.

Стаття 12

Ця Директива набирає чинності у день її публікації в *Офіційному Віснику Європейських Співтовариств*.

▼B

Стаття 13

Цю Директиву адресовано державам-членам.

▼В

ДОДАТОК 1

МАКСИМАЛЬНА ВАГА І РОЗМІРИ ТА ПОВ'ЯЗАНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ
ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ1. Максимально дозволені розміри транспортних засобів, вказаних у пункті (а)
частини 1 статті 1

▼М1

1.1 *максимальна довжина:*

- автомобілі, окрім автобусів	12 м
- причепи	12 м
- з'єднані транспортні засоби	16,5 м
- автопоїзд	18,75 м
- двосекційні автобуси	18,75 м
- автобуси з двома осями	13,5 м
- автобуси з більш, ніж двома осями	15 м
- автобус + причеп	18,75 м

▼В

1.2 *Максимальна ширина:*

(а) всі транспортні засоби	2,55 м
(б) надструктури транспортних засобів з кондиціонуванням	2,6 м

1.3 <i>Максимальна вага (будь-який транспортний засіб)</i>	4 т
------------------------------------------------------------	-----

1.4 Рухомі надструктури і стандартизовані вантажні одиниці, такі як контейнери, включені у розміри, визначені у пунктах 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 і 4.4

▼М1

1.4а Якщо до автобусу прилаштовані будь-які рухомі деталі, його довжина, включаючи деталі, не повинна перевищувати максимальної довжини, зазначеної у пункті 1.1

▼В

1.5 Будь-який транспортний засіб чи поєднання транспортних засобів у русі повинен мати можливість обернутися у межах кола, що обертається, із зовнішнім радіусом 12,5 м і внутрішнім радіусом 5,3 м

▼М1

1.5а *Додаткові вимоги до автобусів*

У нерухомому стані транспортного засобу, вертикальна площина, дотична до боку транспортного засобу і спрямована із кола назовні, буде створена позначенням лінії на основі. Для з'єданого транспортного засобу, дві відокремлені секції будуть співпадати із площиною.

Коли транспортний засіб рухається від прямої лінії у площину кола, описаного у пункті 1.5, жодна його частина не повинна виступати за вертикальну площину на більш, ніж 0,6 м

▼В

1.6 Максимальна відстань між осями п'ятиколісного поворотного шворня та задньою частиною напівпричепу	12 м
-------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

▼В

1.7 Максимальна відстань, виміряна паралельно до подовжньої вісі автопоїзда з найвіддаленішої зовнішньої точки зони навантаження за кабіною до задньої зовнішньої точки причепа поєднання, за мінусом відстані між задньою частиною тягача та передньою – причепа 15,65 м

1.8 Максимальна відстань, виміряна паралельно до подовжньої вісі автопоїзду з найвіддаленішої зовнішньої точки зони навантаження за кабіною до задньої зовнішньої точки причепа комбінації 16,4 м

2. Максимально дозволена вага транспортного засобу (у т)

2.1 Транспортні засоби, що є частиною поєднання транспортних засобів

2.1.1 Причеп з двома осями 18 т

2.1.2 Причеп з трьома осями 24 т

2.2 Поєднання транспортних засобів

2.2.1 Автопоїзди з п'ятьма чи шістьма осями

(а) автомобіль з двома осями з причепом з трьома осями 40 т

(б) автомобіль з трьома осями з причепом з двома або трьома осями 40 т

2.2.2 З'єднані транспортні засоби з п'ятьма чи шістьма осями

(а) автомобіль з двома осями з напівпричепом з трьома осями 40 т

(б) автомобіль з трьома осями з напівпричепом з двома чи трьома осями 40 т

(с) автомобіль з трьома осями з напівпричепом з двома чи трьома осями, який перевозить 40-футовий ІСО контейнер в рамках мультимодального перевезення 44 т

2.2.3 Автопоїзди з чотирма осями, що складаються з автомобілю з двома осями та причепа з двома осями 36 т

2.2.4 З'єднані транспортні засоби з чотирма осями, що складаються з автомобілю з двома осями і напівпричепу з двома осями, якщо відстань між осями напівпричепу:

2.2.4.1 від 1,3 м до 1,8 м 36 т

2.2.4.2 більше 1,8 м 36 т

+ 2 т, якщо дотримується
максимально дозволена вага
(МДВ) автомобілю (18т) і
МДВ подвійних осей
напівпричепу (20т), і керована
вісь прикріплена подвійними
шинами і пневматичною
підвіскою чи підвіскою,
визнаною за еквівалентну в
рамках Співтовариства, як
визначено у Додатку II

2.3 Автомобілі

2.3.1 Автомобілі з двома осями 18 т

▼В

2.3.2 Автомобілі з трьома осями	- 25 т - 26 т
	якщо керована вісь прикріплена подвійними шинами і пневматичною підвіскою чи підвіскою, визнаною за еквівалентну в рамках Співтовариства, як визначено у Додатку II, або якщо кожна керована вісь прикріплена подвійними шинами і максимальна вага кожної вісі не перевищує 9,5 т
2.3.3 Автомобілі з чотирма осями та двома осями керування поворотом	- 32 т
	якщо керована вісь прикріплена подвійними шинами і пневматичною підвіскою чи підвіскою, визнаною за еквівалентну в рамках Співтовариства, як визначено у Додатку II, або якщо кожна керована вісь прикріплена подвійними шинами і максимальна вага кожної вісі не перевищує 9,5 т
2.4 Двосекційні автобуси з трьома осями	28 т
3. Максимально дозволене навантаження на вісь транспортних засобів, вказаних у пункті (b) частини 1 статті 1	
3.1 Єдині вісі	
Єдина некерована вісь	10 т
3.2 Подвійні вісі причепів і напівпричепів	
Загальне навантаження на подвійну вісь не повинно перевищувати, якщо відстань (д) між осями:	
3.2.1 менше 1 м ($d < 1,0$)	11 т
3.2.2 1,0м – 1,3м ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 т
3.2.3 1,3м – 1,8м ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 т
3.2.4 1,8м і більше ($1,8 \leq d$)	20 т
3.3 Причепи і напівпричепи з трьома осями	
Загальне навантаження на потрійну вісь не повинно перевищувати, якщо відстань (д) між осями:	
3.3.1 1,3м і менше ($d \leq 1,3$)	21 т
3.3.2 1,3м – 1,4м ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 т
3.4 Керована вісь	
3.4.1 Керована вісь транспортних засобів, вказаних у 2.2.1 і 2.2.2	11,5 т
3.4.2 Керована вісь транспортних засобів, вказаних у 2.2.3, 2.2.4, 2.3 і 2.4	11,5 т
3.5 Подвійні вісі автомобілів	
Загальне навантаження на подвійні вісі не повинно перевищувати, якщо відстань (д) між осями:	
3.5.1 менше 1 м ($d < 1,0$)	11,5 т
3.5.2 1,0м – 1,3м ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 т

▼В

3.5.3 1,3м – 1,8м ($1,3 \leq d < 1,8$)

- 18 т

- 19 т

якщо керована вісь прикріплена подвійними шинами і пневматичною підвіскою чи підвіскою, визнаною за еквівалентну в рамках Співтовариства, як визначено у Додатку II, або якщо кожна керована вісь прикріплена подвійними шинами і максимальна вага кожної вісі не перевищує 9,5 т

4. Пов'язані характеристики транспортних засобів, вказаних у пункті (b) частини 1 статті 1

4.1 Усі транспортні засоби

Вага, яка припадає на керовану вісь чи керовані вісі транспортного засобу чи поєднання транспортних засобів, не повинна бути меншою за 25% загальної навантаженої ваги транспортного засобу або поєднання транспортних засобів, при міжнародному сполученні

4.2 Автопоїзди

Відстань між задньою та передньою осями причепа не повинна бути меншою за 3,00 м

4.3 Максимально дозволена вага, в залежності від колісної бази

Максимально дозволена вага у тонах автомобілю з чотирма осями не повинна перевищувати у п'ять разів відстані у метрах між передньою та задньою осями транспортного засобу

4.4 Напівпричепа

Відстань, виміряна горизонтально між осями п'ятиколісного поворотного шворня та будь-якою точкою у передній частині напівпричепа, не повинна перевищувати 2,04 м



ДОДАТОК II

УМОВИ, ПОВ'ЯЗАНІ З ЕКВІВАЛЕНТНІСТЮ МІЖ ПЕВНИМИ НЕПОВІТРЯНИМИ ПІДВІСНИМИ СИСТЕМАМИ І ПНЕВМАТИЧНОЮ (ПНЕВМАТИЧНИМИ) ПІДВІСКОЮ (ПІДВІСКАМИ) КЕРОВАНОЇ ВІСІ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

1. ВИЗНАЧЕННЯ DER LUFTFEDERUNG

Підвісна система вважається повітряною, якщо принаймні 75% дії пружини залежить від пневматичної підвіски.

2. ЕКВІВАЛЕНТНІСТЬ ПНЕВМАТИЧНІЙ ПІДВІСЦІ

Підвіска, визнана як еквівалентна пневматичній, має відповідати таким критеріям:

- 7.1 протягом несинхронізованого перехідного низькочастотного махового вертикального руху лопастей підресорної маси над веденою віссю чи теліжкою підвіски, виміряна частота і амортизація підвіски під максимальним навантаженням має бути в межах значень, вказаних у пунктах 2.2-2.5;
- 7.2 кожна вісь має бути прикріплена гідравлічним амортизатором. На теліжках підвісок подвійних осей амортизатори мають бути розташовані таким чином, щоб мінімізувати коливання теліжок підвісок;
- 7.3 середня швидкість загасання D повинна бути більшою за 20% критичного загасання для підвіски за нормальних умов з встановленими і працюючими гідравлічними амортизаторами;
- 7.4 швидкість загасання D підвіски з усіма усунутими чи непрацюючими гідравлічними амортизаторами, не повинна перевищувати 50% D ;
- 7.5 частота підресорної маси над веденою віссю чи теліжкою підвіски у несинхронізованому перехідному маховому вертикальному русі лопастей не повинна перевищувати 2,0 Гц;
- 7.6 частота і демпфування підвісок наведені у параграфі 3. Тестові процедури виміру частоти і демпфування викладені у параграфі 4.

3. ВИЗНАЧЕННЯ ЧАСТОТИ І ДЕМПФУВАННЯ

У цьому визначенні розглядається підресорна маса M (кг) над веденою віссю чи теліжкою підвіски. Вісь чи теліжка підвісок має загальний вертикальний коефіцієнт міцності, який є відношенням поверхні дороги та підресорної маси (K , Ньютонах/метри – Н/м) і загальний коефіцієнт загасання – C у Ньютонах/метр за секунду (Н.с/м). Вертикальною заміною підресорної маси є Z . Рівняння руху для вільного коливання підресорної маси є:

$$M (d^2Z/dt^2) + C (dZ/dt) + kZ = 0$$

Частотою коливання підресорної маси F (рад/сек) є:

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

Загасання є критичним, коли $C = C_0$,
де

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

Коефіцієнт демпфування як дріб від критичного загасання є C/C_0 .

Протягом несинхронізованого перехідного руху лопастей підресорної маси вертикальний рух маси повторюватиме демпфовану синусоїдну криву (Малюнок 2). Частоту можна оцінити, виміривши час для якнайбільшої кількості коливань, які можна спостерігати. Загасання можна оцінити, виміривши висоти послідовних піків коливань у однаковому напрямку. Якщо амплітуда пікових значень першого і другого циклу коливання є A_1 і A_2 , то коефіцієнт загасання D дорівнює;

▼В

$$D = C/C_0 = 1/2\pi \cdot \ln (A_1/A_2)$$

при цьому 'ln' є натуральним логарифмом амплітудного коефіцієнту.

4. ТЕСТОВА ПРОЦЕДУРА

Для встановлення за допомогою тесту коефіцієнту загасання D , коефіцієнту загасання з усунутими гідравлічними амортизаторами і частоту F підвіски, навантажений транспортний засіб має або:

(а) керуватися на малій швидкості (5км/год + 1км/год) з кроком 80 мм за моделлю, показаною на Малюнку 1. Перехідне коливання, яке має бути проаналізоване на частоту та загасання, яке виникає після того, як колеса на веденій вісі здійснили крок;
або

(b) послабленим своїм шасі таким чином, що навантаження на ведену вісь у 1,5 рази більше за максимальне статичне значення. Послаблений транспортний засіб різко відпускається, і аналізується наступне коливання;

або

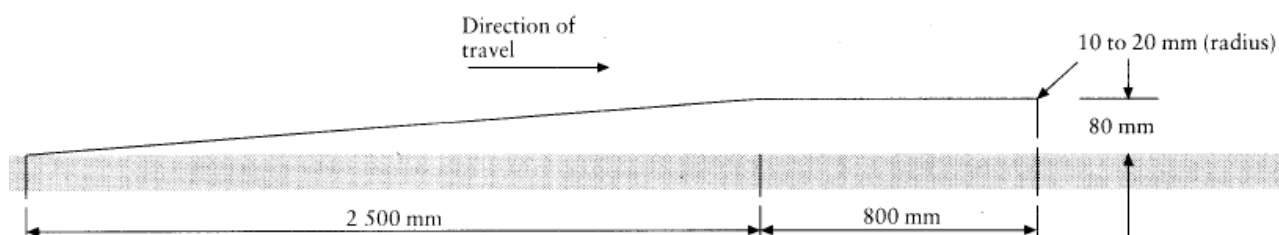
(с) послабленим своїм шасі таким чином, що підресорна маса підіймається на 80 мм над веденою віссю. Послаблений транспортний засіб різко опускається, і аналізується наступне коливання;

або

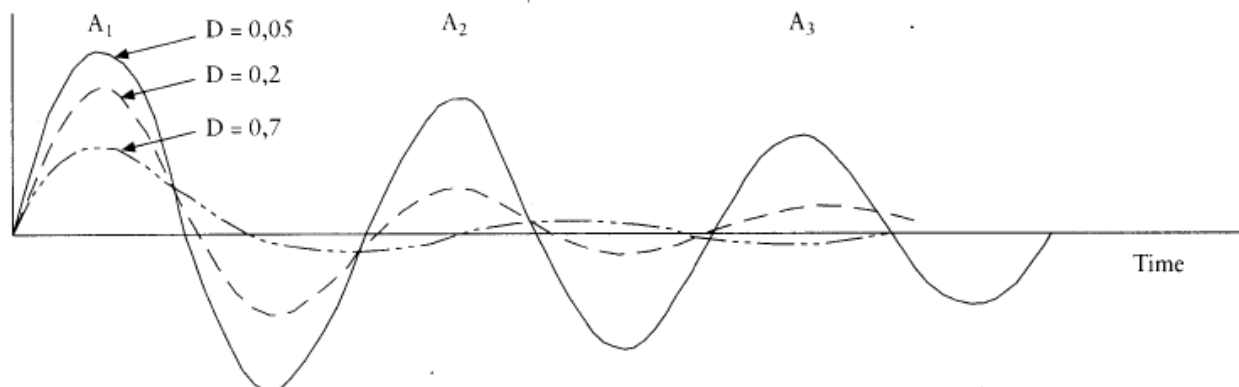
(d) підлягати іншим процедурам у тій мірі, в якій він був схвалений виробником, задовольняючи вимогам технічного відділу у тому, що вони еквівалентні.

Транспортний засіб має бути обладнаний вертикальним датчиком кругових переміщень між веденою віссю і шасі, прямо над веденою віссю. З кривої можна виміряти часовий інтервал між першим і другим піком стиснення для отримання частоти F , і амплітудний коефіцієнт для отримання загасання. Для тележок підвісок з подвійним приводом, вертикальний датчик кругових переміщень має бути встановлений між кожною веденою віссю і шасі, прямо над нею.

Малюнок 1
Крок для тесту коливання



Малюнок 2
Відповідь перехідного загасання





ДОДАТОК IV

ПЛАСТИНА, ПОВ'ЯЗАНА З РОЗМІРАМИ, ВКАЗАНА У ПУНКТІ (а) ЧАСТИНИ 1
СТАТТІ 6

I. Пластина, пов'язана з розмірами, розміщена якнайближче до пластини, вказаної у Директиві 76/114/ЄЕС, повинна містити таку інформацію:

1. назву виробника (¹);
2. ідентифікаційний номер транспортного засобу (¹);
3. довжину транспортного засобу, причепа чи напівпричепа (L);
4. ширину автомобілю, причепа чи напівпричепа (W);
5. дані для виміру довжини поєднання транспортних засобів:
 - відстань (a) між передньою частиною автомобілю і центром зчіпного пристрою (зчіпним гаком чи п'ятим колесом); у випадку п'ятого колеса з декількома зчіпними точками, повинні бути вказані мінімальні і максимальні значення ($a_{\text{мін}}$ і $a_{\text{макс}}$),
 - відстань (b) між центром зчіпного пристрою причепа (кільце п'ятого колеса) чи напівпричепа (шворінь) і задньою частиною причепа або напівпричепа; у випадку пристрою з декількома зчіпними точками, повинні вказуватися мінімальні і максимальні значення ($b_{\text{мін}}$ і $b_{\text{макс}}$).

Довжина поєднань транспортних засобів є довжиною автомобілю і причепа або напівпричепа, розташованих на одній лінії, один за одним.

II. Значення, подані в якості доказу дотримання, мають точно відтворювати оцінки, проведені прямо на транспортному засобі.

¹ Цю інформацію не треба повторювати, якщо транспортний засіб має єдину табличку, на якій містяться дані як про вагу, так і про розміри.

¹ Цю інформацію не треба повторювати, якщо транспортний засіб має єдину табличку, на якій містяться дані як про вагу, так і про розміри.

▼В

ДОДАТОК IV

ЧАСТИНА А

ДИРЕКТИВИ, ЩО АНУЛЮЮТЬСЯ

(посилання у статті 10)

- Директива 83/3/ЄЕС про вагу, розміри і певні інші технічні характеристики окремих наземних транспортних засобів та її наступні зміни:
 - Директива 86/360/ЄЕС
 - Директива 88/218/ЄЕС
 - Директива 89/338/ЄЕС
 - Директива 89/460/ЄЕС
 - Директива 89/461/ЄЕС
 - Директива 91/60/ЄЕС
 - Директива 92/7/ЄЕС
- Директива 86/364/ЄЕС про доказ відповідності транспортних засобів Директиві 85/3/ЄЕС про вагу, розміри і певні інші технічні характеристики окремих наземних транспортних засобів.

ЧАСТИНА В

<i>Директива</i>	<i>Кінцевий термін введення</i>
85/3/ЄЕС (ОВ № L 2, 3.1.1985, с.14)	1 липня 1986 року 1 січня 1990 року
86/360/ЄЕС (ОВ № L 217, 5.8.1986, с.19)	1 січня 1992 року
86/364/ЄЕС (ОВ № L 221, 7.8.1986, с.48)	29 липня 1987 року
88/218/ЄЕС (ОВ № L 98, 15.4.1988, с.48)	1 січня 1989 року
89/338/ЄЕС (ОВ № L 142, 25.5.1989, с.3)	1 липня 1991 року
89/460/ЄЕС (ОВ № L 226, 3.8.1989, с.5)	1 січня 1993 року
89/461/ЄЕС (ОВ № L 226, 3.8.1989, с.7)	1 січня 1991 року
91/60/ЄЕС (ОВ № L 37, 9.2.1991, с.37)	30 вересня 1991 року
92/7/ЄЕС (ОВ № L 57, 2.3.1992, с.29)	31 грудня 1992 року



ДОДАТОК V

КОРЕЛЯЦІЙНА ТАБЛИЦЯ

Ця Директива	85/3/ЄЕС	86/360/ЄЕС	86/364/ЄЕС	88/218/ЄЕС	89/338/ЄЕС	89/460/ЄЕС	89/461/ЄЕС	91/60/ЄЕС	92/7/ЄЕС
Частина статті 1	Частина статті 1								
Пункт частини статті 1 (а)	-								
Пункт частини статті 1 (б)	Пункт частини статті 1 (б)								
Частина статті 1	Частина статті 1								
Стаття абзаци 1-4, 6-10					Частина статті 1				
Стаття абзаци 5, 11, 12	-								
Стаття останній параграф	-								
Частина статті 3	-								
Пункти (а) та (б) частини статті 3	Стаття 3 (1) (а) (б)								
Частина статті 1	Частина статті 3								
Частина статті 1	-								
Стаття 4	-								
Пункт статті 5 (а)							Частина статті 1		
Пункт статті 5 (б)								Частина статті 1	
Частини статті 6 1-4			Частини статті 1 1-4						
Частини статті 6 5-5			Частини статті 2 1-2						

Ця Директива	85/3/ЄЕС	86/360/ЄЕС	86/364/ЄЕС	88/218/ЄЕС	89/338/ЄЕС	89/460/ЄЕС	89/461/ЄЕС	91/60/ЄЕС	92/7/ЄЕС
Стаття 7	Стаття 6								
Стаття 8						Стаття 1			
Статті 9-12	-								
Стаття 13	Стаття 9								
Додаток I	Додаток I								
Пункт 1	Пункт 1								
Пункт 1.1 абзаци 1-3, 5								Частина 2 статті 1	
Пункт 1.1. абзац 4	-								
Пункт 1.2 (а)	-								
Пункт 1.2 (б)	-								
Пункти 1.3-1.5	Пункти 1.3-1.5								
Пункт 1.6							Частина 3 статті 1		
Пункт 1.7								Частина 3 статті 1	
Пункт 1.8	-								
Пункти 2-2.2.1 (б)	Пункти 2-2.2.1 (б)								
Пункт 2.2.2 (а- в)	Пункт 2.2.2 (а- в)								
Пункт 2.2.3 Пункт 2.2.4.1					Пункт (b) частини 5 статті 1				
Пункт 2.2.4.2									Пункт (a) частини 1 статті 1
Пункти 2.3- 2.3.1					Пункт (c) частини 5 статті 1				
Пункти 2.3.2- 2.3.3									Пункти (b) та (c) частини 1 статті 1
Пункт 2.4					Пункт (c) частини 5 статті 1				
Пункти 3-3.3.2	Пункти 3-3.3.2								
Пункти 3.4- 3.4.1		Стаття 1 (3)							
Пункти 3.4.2-					Пункт (d)				

Ця Директива	85/3/ЄЕС	86/360/ЄЕС	86/364/ЄЕС	88/218/ЄЕС	89/338/ЄЕС	89/460/ЄЕС	89/461/ЄЕС	91/60/ЄЕС	92/7/ЄЕС
3.5.2					частини 5 статті 1				
Пункт 3.5.3									Пункт (d) частини 1 статті 1
Пункти 4-4.2	Пункти 4-4.2								
Пункт 4.3					Пункт (e) частини 5 статті 1				
Пункт 4.4							Частина 4 статті 1		
Додаток II									Додаток III
Додаток III			Додаток						