

RÅDSDIREKTIV 96/53/EF

av 25. juli 1996

om fastsettelse av største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i Fællesskapet(*)**RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR -**

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fællesskap, særlig artikkel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissjonen⁽¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité⁽²⁾,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 189 C⁽³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

- (1) Ved rådsdirektiv 85/3/EØF av 19. desember 1984 om vekt, dimensjoner og visse andre tekniske data for visse veigående kjøretøyer⁽⁴⁾ ble det innen rammen av den felles transportpolitikk fastsatt felles standarder for at veigående kjøretøyer i større grad skulle kunne brukes i trafikken mellom medlemsstatene.
- (2) Direktiv 85/3/EØF er flere ganger blitt vesentlig endret. I forbindelse med en ytterligere endring bør direktivet derfor av klarhetshensyn og av praktiske årsaker omarbeides og samles i en enkelt tekst sammen med rådsdirektiv 86/364/EØF av 24. juli 1986 om bevis for kjøretøyers samsvar med direktiv 85/3/EØF⁽⁵⁾.
- (3) Forskjellene mellom medlemsstatenes gjeldende standarder for vekt og dimensjoner for veigående nyttekjøretøyer er av en slik art at de kan ha ugunstig innvirkning på konkurransevilkårene og hindre trafikken mellom medlemsstatene.
- (4) Det bør treffes tiltak på fællesskapsplan for å fjerne denne hindringen etter nærhetsprinsippet.
- (5) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFT nr. L 304 av 27.11.1996, s. 12, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 23/97 av 30. april 1997 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se denne utgave av EØS-tillegget til De Europeiske Fællesskaps Tidende.
- (6) EFT nr. C 38 av 8.2.1994, s. 3 og EFT nr. C 247 av 23.9.1995, s. 1.
- (7) EFT nr. C 295 av 22.10.1994, s. 72.
- (8) Europaparlamentsuttalelse av 15. november 1994 (EFT nr. C 341 av 5.12.1994, s. 39), Rådets felles holdning av 8. desember 1995 (EFT nr. C 356 av 30.12.1995, s. 13) og europaparlamentsbeslutning av 14. mars 1996 (EFT nr. C 96 av 4.4.1996, s. 233).
- (9) EFT nr. L 2 av 3.1.1985, s. 14. Direktivet sist endret ved direktiv 92/7/EØF (EFT nr. L 57 av 2.3.1992, s. 29).
- (10) EFT nr. L 221 av 7.8.1986, s. 48.
- (11) De ovennevnte standarder gjenspeiler en likevekt mellom en rasjonell og økonomisk bruk av veigående nyttekjøretøyer og kravene til vedlikehold av infrastruktur, trafikksikkerhet og vern av miljø og livsvilkår.
- (12) Felles standarder for dimensjonene på kjøretøyer bestemt for godstransport bør være stabile over lengre tid.
- (13) Tekniske tilleggskrav til vekt og dimensjoner for nyttekjøretøyer kan komme til anvendelse på kjøretøyer registrert eller tatt i bruk i en medlemsstat. Disse kravene må ikke være til hinder for bruk av nyttekjøretøyer til transport mellom medlemsstatene.
- (14) Definisjonen av «tykkvegget frysevogn» i artikkel 2 i direktiv 85/3/EØF, endret ved direktiv 89/388/EØF⁽⁶⁾, bør utvides for å gi medlemsstatene mulighet til å tillate trafikk på sitt territorium av frysevogner som ikke lenger oppfyller kravene til isolasjon fastsatt i nevnte artikkel.
- (15) Det er nødvendig å klargjøre begrepet «udekelig last» for å sikre ensartet anvendelse av dette direktiv når det gjelder tillatelser for kjøretøyer eller vogntog som transporterer slik last.
- (16) Tonn er en alminnelig brukt og anerkjent måleenhet for kjøretøyvekt og benyttes derfor i dette direktiv, selv om den formelle vektenhet er newton.
- (17) Med henblikk på gjennomføringen av det indre marked bør dette direktivs virkeområde utvides til å omfatte innenlands trafikk, i den utstrekning det omfatter kjøretøydata som har betydelig innvirkning på konkurransevilkårene i transportsektoren og særlig på verdiene for største tillatte lengde og bredde for kjøretøyer og vogntog bestemt for godstransport.
- (18) For de øvrige kjøretøydata kan medlemsstatene på sitt territorium anvende verdier som er forskjellige fra dem fastsatt i dette direktiv, bare for kjøretøyer brukt i innenlands trafikk.
- (19) EFT nr. L 142 av 25.5.1989, s. 3.

- (13) Vogntog som bruker fleksible koplingsystemer, oppnår i praksis en lengde på 18,75 m ved maksimal uttrekking. Den samme største lengde bør være tillatt for vogntog med fast koplingsystem.
- (14) Den største tillatte bredde på 2,50 m for kjøretøyer bestemt for godstransport kan gi utilstrekkelig innvendig rom for effektiv lastning av paller, noe som har medført at det anvendes ulike toleranser utover dette nivå i medlemsstatenes lovgivning om innenlands trafikk. Det må derfor gjøres en generell tilpasning til den aktuelle situasjon for å klargjøre de tekniske krav, idet det tas hensyn til disse datas trafiksikkerhetsmessige aspekter.
- (15) Dersom den største bredden til kjøretøyer bestemt for godstransport økes til 2,55 m, bør denne standarden også anvendes for busser. Når det gjelder busser, må det imidlertid fastsettes en overgangsperiode for å gi de berørte produsentene mulighet til å tilpasse sine produksjonsanlegg.
- (16) For å hindre uforholdsmessige skader på veiene og sikre manøvreringssevnen bør det, når det gis tillatelse til og ved bruk av kjøretøyer, foretrekkes luftfjæring eller tilsvarende fjæring framfor mekanisk fjæring. Overskridelse av visse største tillatte akseltrykk må hindres, og kjøretøyet må kunne svinge 360° innenfor bestemte grenseverdier for den valgte bane.
- (17) Medlemsstatene bør i forbindelse med innenlands godstransport kunne tillate trafikk på sitt territorium av kjøretøyer eller vogntog med dimensjoner som avviker fra dem fastsatt i dette direktiv, såfremt disse kjøretøyene utfører transportvirksomhet som i dette direktiv er definert som transportvirksomhet uten vesentlig innvirkning på den internasjonale konkurransen i transportsektoren, dvs. transport utført av spesialkjøretøyer og transport utført etter en modulær framgangsmåte.
- (18) I forbindelse med transport etter en modulær framgangsmåte bør det fastsettes en overgangsperiode for at den enkelte medlemsstat skal kunne tilpasse sin vei-infrastruktur.
- (19) Kjøretøyer eller vogntog der det benyttes ny teknologi eller nye konsepter i samsvar med standarder som avviker fra dem fastsatt i dette direktiv, bør tillates å utføre lokal transport i en prøveperiode slik at det kan dras nytte av den tekniske utviklingen.
- (20) Kjøretøyer som er tatt i bruk før den dato dette direktiv får anvendelse, og som på grunn av tidligere avvikende nasjonale bestemmelser eller målemetoder ikke er i samsvar med dimensjonene i dette direktiv, bør i en overgangsperiode fortsatt tillates brukt til transporttjenester i medlemsstaten der kjøretøyet er registrert eller tatt i bruk.
- (21) Det er gjort framskritt med sikte på å vedta typegodkjenningsdirektiver for vogntog med fem eller seks aksler. Krav om samsvar med andre data enn vekt og dimensjoner omhandlet i vedlegg II til direktiv 85/3/EØF bør derfor oppheves.
- (22) Denne endring er også nødvendig for å unngå regler som er i strid med internasjonale konvensjoner om veitrafikk og ferdsel.
- (23) For å lette kontrollen med at direktivets bestemmelser overholdes, er det nødvendig å sikre at kjøretøyer er utstyrt med bevis for slikt samsvar.
- (24) Dette direktiv berører ikke medlemsstatenes forpliktelser med hensyn til fristene for gjennomføring i nasjonal lovgivning og anvendelsen av de direktiver dette direktiv erstatter -

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

1. Dette direktiv får anvendelse på
 - a) dimensjonene på motorvogner i gruppe M2, M3, N2 og N3 og på deres tilhengere i gruppe 03 og 04, som definert i vedlegg II til rådsdirektiv 70/156/EØF av 6. februar 1970 om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om typegodkjenning av motorvogner og deres tilhengere⁽¹⁾,
 - b) vekt og visse andre data for kjøretøyene definert i bokstav a) og spesifisert i nr. 2 i vedlegg I til dette direktiv.
2. Alle vektangivelser i vedlegg I gjelder som veitrafikknormer og viser dermed til lastevilkår og ikke til produksjonsstandarder, som vil bli definert i et senere direktiv.

Artikkel 2

I dette direktiv menes med

- «motorvogn»: ethvert selvstendig motordrevet kjøretøy bestemt for kjøring på vei,
- «tilhenger»: ethvert kjøretøy som er bestemt for å tilkoples en motorvogn, med unntak av semitrailere, og som er konstruert og utstyrt for transport av gods,
- «semitrailer»: ethvert kjøretøy som er bestemt for å tilkoples en motorvogn slik at det delvis hviler på motorvognen, og slik at en vesentlig del av dets egen og lastens vekt bæres av motorvognen, og som er konstruert og utstyrt for transport av gods,

⁽¹⁾ EFT nr. 42 av 23.2.1970, s. 1. Direktivet sist endret ved tiltredelsesakten av 1994.

- «vogntog»:
 - et vogntog som består av en motorvogn tilkopleet en tilhenger, eller
 - et semitrailervogntog som består av en motorvogn tilkopleet en semitrailer,
- «temperaturkontrollert kjøretøy»: ethvert kjøretøy hvis faste eller avtakbare påbygg er spesielt utstyrt til transport av gods under kontrollert temperatur, og hvis sidevegger, med isolasjon, hver er minst 45 mm tykke,
- «buss»: et kjøretøy som har mer enn ni sitteplasser medregnet førerens plass, og som er konstruert og utstyrt for transport av personer med bagasje. Kjøretøyet kan ha én eller to etasjer og kan også trekke en bagasjetilhenger,
- «leddbuss»: en buss som består av to stive deler som er forbundet med hverandre ved en leddseksjon. På denne type kjøretøy skal det være forbindelse mellom passasjeravdelingene i de to stive delene. Leddseksjonen skal gjøre det mulig for passasjerene å bevege seg fritt fra den ene stive delen til den andre. De to delene skal kunne koples sammen og skilles fra hverandre bare på et verksted,
- «største tillatte dimensjoner»: de største dimensjoner for bruk av et kjøretøy, som fastsatt i vedlegg I til dette direktiv,
- «største tillatte totalvekt»: største vekt for bruk av et lastet kjøretøy i internasjonal trafikk,
- «største tillatte aksellast»: største last på en aksel eller en akselgruppe for bruk i internasjonal trafikk,
- «udelelig last»: en last som ikke kan deles opp i to eller flere laster med henblikk på veitransport uten urimelige kostnader eller fare for skade, og som på grunn av sine dimensjoner eller masse ikke kan transporteres av motorvogn, tilhenger, vogntog eller semitrailervogntog som i alle henseender er i samsvar med dette direktiv,
- «tonn»: den vekt som utøves av en masse på ett tonn, og som tilsvarer 9,8 kilonewton (kN),

Alle største tillatte dimensjoner angitt i vedlegg I skal måles i samsvar med vedlegg I til direktiv 70/156/EØF uten positiv toleranse.

Artikkel 3

1. En medlemsstat kan ikke avvise eller forby bruk på sitt territorium av
 - kjøretøyer i internasjonal trafikk som er registrert eller tatt i bruk i en annen medlemsstat, med begrunnelse i deres vekt eller dimensjoner,

- lastebiler i innenlands trafikk som er registrert eller tatt i bruk i en annen medlemsstat, med begrunnelse i vekt eller dimensjoner,

dersom disse kjøretøyene er i samsvar med grenseverdiene angitt i vedlegg I.

Denne bestemmelse får anvendelse selv om

- a) de nevnte kjøretøyer ikke er i samsvar med de krav som stilles i den berørte medlemsstat når det gjelder visse vekt- og dimensjonsforhold som ikke omfattes av vedlegg I,
 - b) vedkommende myndighet i den medlemsstat der kjøretøyene er registrert eller tatt i bruk, har tillatt grenseverdier som ikke er nevnt i artikkel 4 nr. 1, og som går ut over verdiene fastsatt i vedlegg I.
2. Bestemmelsene i nr. 1 bokstav a) skal likevel ikke berøre medlemsstatenes rett til, med de begrensninger som følger av fællesskapsretten, å kreve at kjøretøyer registrert eller tatt i bruk på deres eget territorium er i samsvar med de nasjonale krav til vekt- og dimensjonsforhold som ikke omfattes av vedlegg I.
 3. Medlemsstatene kan kreve at temperaturkontrollerte kjøretøyer utstyres med et ATP-dokument eller med et ATP-skilt som fastsatt i avtalen av 1. september 1970 om transport av lett bedervelige matvarer og spesialutstyr som skal nyttes til slik transport.

Artikkel 4

1. Medlemsstatene skal ikke tillate normal trafikk på sitt territorium av kjøretøyer eller vogntog for innenlands godstransport som ikke er i samsvar med de data som er oppført i nr. 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 og 4.4 i vedlegg I.
2. Medlemsstatene kan likevel tillate trafikk på sitt territorium av kjøretøyer eller vogntog for innenlands godstransport som ikke er i samsvar med de data som er oppført i nr. 1.3, 2, 3, 4.1 og 4.3 i vedlegg I.
3. Bruk av kjøretøyer eller vogntog som overskrider de største tillatte dimensjoner, kan bare tillates på grunnlag av særskilte tillatelser utstedt av vedkommende myndigheter uten forskjellsbehandling eller på grunnlag av lignende ikke-diskriminerende ordninger som avtales med disse myndigheter fra sak til sak, dersom disse kjøretøyer eller vogntog frakter eller er beregnet på å frakte udelelig last.
4. Medlemsstatene kan tillate trafikk på sitt territorium av kjøretøyer eller vogntog for godstransport som benyttes til visse former for innenlands transport som ikke i betydelig grad påvirker internasjonal konkurranse i transportsektoren, selv om deres dimensjoner avviker fra dem fastsatt i nr. 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 og 4.4 i vedlegg I.

Transportvirksomhet skal anses ikke å ha betydelig innvirkning på internasjonal konkurranse i transportsektoren dersom et av vilkårene under bokstav a) og b) er oppfylt:

- a) transportvirksomheten utføres på en medlemsstats territorium av spesialkjøretøyer eller spesialvogntog under forhold som gjør at den vanligvis ikke utføres av kjøretøyer fra andre medlemsstater, f.eks. transport knyttet til skogsdrift og skogbruk,
- b) medlemsstater som tillater at transportvirksomhet utføres på deres territorium av kjøretøyer eller vogntog med dimensjoner som avviker fra dem fastsatt i vedlegg I, tillater også at motorvogner, tilhengere og semitrailere som er i samsvar med dimensjonene fastsatt i vedlegg I, brukes i slike kombinasjoner at det oppnås en lastlengde som minst tilsvarende den som er tillatt i den berørte medlemsstat, slik at ethvert transportforetak har like konkurransevilkår (modulær framgangsmåte).

Den berørte medlemsstat som må tilpasse sin vei-infrastruktur for å kunne oppfylle vilkåret under bokstav b), kan inntil 31. desember 2003 likevel forby trafikk på sitt territorium i forbindelse med innenlands godstransport utført av kjøretøyer eller vogntog som overskrider nåværende nasjonale standarder for dimensjoner, forutsatt at den nasjonale lovgivning fortsatt får anvendelse for alle fællesskapstransportører på en ikke-diskriminerende måte.

Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om de tiltak som er truffet i henhold til dette nummer.

5. Medlemsstatene kan tillate at kjøretøyer eller vogntog der det benyttes ny teknologi eller nye konsepter som ikke kan oppfylle ett eller flere av kravene i dette direktiv, utfører visse former for lokal transportvirksomhet i en prøveperiode. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om dette.

6. Medlemsstatene kan fram til 31. desember 2006 tillate trafikk på sitt territorium av kjøretøyer eller vogntog som brukes til godstransport og er registrert eller tatt i bruk før gjennomføringen av dette direktiv, og som har dimensjoner som overstiger dem fastsatt i nr. 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 og 4.4 i vedlegg I på grunn av avvikende nasjonale bestemmelser eller målemetoder.

Artikkel 5

Uten å berøre artikkel 4 nr. 6 skal

- a) semitrailervogntog som ble tatt i bruk før 1. januar 1991, og som ikke oppfyller bestemmelsene i vedlegg I nr. 1.6 og 4.4, med henblikk på artikkel 3 anses å være i samsvar med disse bestemmelsene, forutsatt at vogntogets totale lengde ikke overstiger 15,50 m,

- b) vogntog hvis motorvogn ble tatt i bruk før 31. desember 1991, og som ikke oppfyller bestemmelsene i vedlegg I nr. 1.7 og 1.8, med henblikk på artikkel 3 anses å være i samsvar med disse bestemmelsene fram til 31. desember 1998, forutsatt at vogntogets totale lengde ikke overstiger 18,00 m.

Artikkel 6

1. Medlemsstatene skal treffe de tiltak som er nødvendige for å sikre at de kjøretøyer omhandlet i artikkel 1 som er i samsvar med dette direktiv, er utstyrt med et av bevisene nevnt i bokstav a), b) og c):

- a) en kombinasjon av følgende to skilt:
 - et «fabrikantskilt» utformet og festet i samsvar med direktiv 76/114/EØF⁽¹⁾,
 - et skilt som viser dimensjoner i samsvar med vedlegg III, og som er utformet og festet i samsvar med direktiv 76/114/EØF,

b) et enkelt skilt som er utformet og festet i samsvar med direktiv 76/114/EØF og inneholder de samme opplysninger som de to skiltene nevnt i bokstav a),

c) et enkelt dokument utstedt av vedkommende myndigheter i den medlemsstat der kjøretøyet er registrert eller tatt i bruk. Dokumentet skal inneholde de samme rubrikker og opplysninger som skiltene nevnt i bokstav a). Det skal være oppbevart forsvarlig, på et sted som er lett tilgjengelig for kontroll.

2. Når kjøretøyets data ikke lenger svarer til de data som er angitt på samsvarsbeviset, skal den medlemsstat der kjøretøyet er registrert, treffe de tiltak som er nødvendige for å sikre at samsvarsbeviset endres.

3. Skiltene og dokumentene nevnt i nr. 1 skal godkjennes av medlemsstatene som det samsvarsbevis for kjøretøyer som er fastsatt i dette direktiv.

4. Kjøretøyer som er utstyrt med samsvarsbevis, kan

- når det gjelder felles standarder for vekt, kontrolleres ved stikkprøver,
- når det gjelder felles standarder for dimensjoner, kontrolleres bare når det foreligger mistanke om manglende samsvar med dette direktiv.

5. I samsvarsbevisets midterste spalte, der vekt angis, skal det eventuelt angis de fællesskapsstandarder for vekt som gjelder for det aktuelle kjøretøyet. For kjøretøyene nevnt i vedlegg I nr. 2.2.2 bokstav c) skal «44 t» oppgis i parentes under største tillatte totalvekt for vogntoget.

(¹) EFT nr. L 24 av 30.1.1976, s. 1. Direktivet endret ved kommisjonsdirektiv 78/507/EØF (EFT nr. L 155 av 13.6.1978, s. 31).

6. Hver medlemsstat kan, for alle kjøretøyer registrert eller tatt i bruk på statens territorium, bestemme at den totalvekt som er tillatt i den nasjonale lovgivning, føres opp i venstre spalte i samsvarsbeviset, og at den vekt som teknisk sett kan tillates, føres opp i høyre spalte.

Artikkel 7

Dette direktiv skal ikke være til hinder for anvendelsen av de bestemmelser for veitrafikk som gjelder i hver medlemsstat, og som gjør det mulig å begrense kjøretøyers vekt og/eller dimensjoner på visse veier eller veianlegg uansett i hvilken stat kjøretøyene er registrert.

Artikkel 8

Inntil 31. desember 1998 får artikkel 3 ikke anvendelse i Irland og Det forente kongerike

- a) når det gjelder standardene nevnt i nr. 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 og 3.3.2 i vedlegg I,
- med unntak av semitrailervogntog nevnt i nr. 2.2.2 der
 - i) totalvekten ikke overstiger 38 tonn,
 - ii) vekten på hver akselgruppe med tre aksler ved akselavstanden angitt i nr. 3.3.2 ikke overstiger 22,5 tonn,
 - med unntak av kjøretøyene nevnt i nr. 2.2.3, 2.2.4, 2.3 og 2.4 der totalvekten ikke overstiger
 - i) 35 tonn for kjøretøyene nevnt i nr. 2.2.3 og 2.2.4,
 - ii) 17 tonn for kjøretøyene nevnt i nr. 2.3.1,
 - iii) 30 tonn for kjøretøyene nevnt i nr. 2.3.3, forutsatt at vilkårene angitt i nevnte nummer og i nr. 4.3 er oppfylt,
 - iv) 27 tonn for kjøretøyene nevnt i nr. 2.4,
- b) når det gjelder standardene nevnt i nr. 3.4 i vedlegg I, unntatt for kjøretøyer nevnt i nr. 2.2, 2.3. og 2.4 der vekten per drivaksel ikke overstiger 10,5 tonn.

Artikkel 9

Når det gjelder standardene nevnt i nr. 1.2 bokstav a) i vedlegg I, kan en medlemsstat inntil 31. desember 1999 avvise eller forby bruk på sitt territorium av busser med en bredde på over 2,5 meter.

Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen om tiltak de har truffet i henhold til denne artikkel. Kommisjonen skal underrette de øvrige medlemsstatene om dette.

Artikkel 10

Direktivene oppført i vedlegg IV del A skal oppheves med virkning fra datoen i artikkel 11, uten at dette berører medlemsstatenes forpliktelser med hensyn til fristene for gjennomføring oppført i vedlegg IV del B.

Henvisninger til de opphevede direktivene skal forstås som henvisninger til dette direktiv og leses som angitt i sammenligningstabellen i vedlegg V.

Artikkel 11

1. Medlemsstatene skal sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for etterkomme dette direktiv, innen 17. september 1997. De skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 12

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 25. juli 1996.

For Rådet

H. COVENEY

Formann

VEDLEGG I

STØRSTE VEKT OG DIMENSJONER OG BESLEKTEDE DATA FOR KJØRETØYER

1. **Største tillatte dimensjoner for kjøretøyene nevnt i artikkel 1 nr. 1 bokstav a)**
 - 1.1. *Største lengde:*

-	motorvogn	12,00 m
-	tilhenger	12,00 m
-	semitrailervogntog	16,50 m
-	vogntog	18,75 m
-	leddbuss	18,00 m
 - 1.2. *Største bredde:*

a)	alle kjøretøyer	2,55 m
b)	skap/påbygg på temperaturkontrollerte kjøretøyer	2,60 m
 - 1.3. *Største høyde (alle kjøretøyer)* 4,00 m
 - 1.4. Løse skap/påbygg og standardiserte laster, som containere, er innbefattet i de dimensjoner som er nevnt i nr. 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 og 4.4.
 - 1.5. Enhver motorvogn eller ethvert vogntog som er i bevegelse, skal kunne snu innenfor en sirkel med ytre radius 12,50 m og indre radius 5,30 m.
 - 1.6. Største avstand mellom kingboltens akse og semitrailerens bakre kant 12,00 m
 - 1.7. Største avstand målt parallelt med vogntogets lengdeakse fra det fremste utvendige punktet på lasteplanet bak førerhuset til det bakerste utvendige punktet på vogntogets tilhenger, minus avstanden mellom motorvognens bakre kant og tilhengerens fremre kant 15,65 m
 - 1.8. Største avstand målt parallelt med vogntogets lengdeakse fra det fremste utvendige punktet på lasteplanet bak førerhuset til det bakerste utvendige punktet på vogntogets tilhenger 16,40 m

2.	Største tillatte totalvekt for kjøretøyer (i tonn)	
2.1.	<i>Kjøretøyer som inngår i et vogntog</i>	
2.1.1.	Tilhenger med to aksler	18 t
2.1.2.	Tilhenger med tre aksler	24 t
2.2.	<i>Vogntog</i>	
2.2.1.	Vogntog med 5 eller 6 aksler	
	a) 2-akslet motorvogn med 3-akslet tilhenger	40 t
	b) 3-akslet motorvogn med 2- eller 3-akslet tilhenger	40 t
2.2.2.	Semitrailervogntog med 5 eller 6 aksler	
	a) 2-akslet motorvogn med 3-akslet semitrailer	40 t
	b) 3-akslet motorvogn med 2- eller 3-akslet semitrailer	40 t
	c) 3-akslet motorvogn med 2- eller 3-akslet semitrailer som transporterer en 40-fots ISO-container i kombitransport	44 t
2.2.3.	Vogntog med 4 aksler som består av en motorvogn med 2 aksler og en tilhenger med 2 aksler	36 t
2.2.4.	Semitrailervogntog med 4 aksler som består av en motorvogn med 2 aksler og en semitrailer med 2 aksler, dersom semitrailerens akselavstand er	
2.2.4.1.	1,3 m eller mer, men ikke over 1,8 m	36 t
2.2.4.2.	mer enn 1,8 m	36 t
		+ en toleranse på 2 t når motorvognens største tillatte totalvekt (18 t) og største tillatte totalvekt for semitrailerens boggi (20 t) overholdes, og drivakselen er utstyrt med tvillinghjul og luftfjæring eller fjæring som i Fellesskapet er godkjent som tilsvarende, som definert i vedlegg II
2.3.	<i>Motorvogner</i>	
2.3.1.	Motorvogner med 2 aksler	18 t
2.3.2.	Motorvogner med 3 aksler	- 25 t - 26 t
		når drivakselen er utstyrt med tvillinghjul og luftfjæring eller fjæring som i Fellesskapet er godkjent som tilsvarende, som definert i vedlegg II, eller når hver drivaksel er utstyrt med tvillinghjul og største vekt for hver aksel ikke overstiger 9,5 t

2.3.3.	Motorvogn med 4 aksler og 2 styreaksler	- 32 t når drivakselen er udstyrt med tvillinghjul og luftfjæring eller fjæring som i Fællesskabet er godkjent som tilsvarende, som defineret i vedlegg II, eller når hver drivaksel er udstyrt med tvillinghjul og største vekt for hver akse ikke overstiger 9,5 t
2.4.	<i>Leddbuss med 3 aksler</i>	28 t
3.	Største tillatte aksellast for køretøjerne nevt i artikel 1 nr. 1 bokstav b) (i tonn)	
3.1.	<i>Enkel akse</i> Enkel akse som ikke er drivaksel	10 t
3.2.	<i>Boggi på tilhængere og semitrailere</i> Samlet aksellast på en boggi må, dersom akselavstanden (d) er	
3.2.1.	mindre enn 1 m ($d < 1,0$), ikke overstige	11 t
3.2.2.	1 m eller mer, men mindre enn 1,3 m ($1 \leq d < 1,3$), ikke overstige	16 t
3.2.3.	1,3 m eller mer, men mindre enn 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$), ikke overstige	18 t
3.2.4.	1,8 m eller mer ($1,8 \leq d$), ikke overstige	20 t
3.3.	<i>Trippelboggi på tilhængere og semitrailere</i> Samlet aksellast på en trippelboggi må, dersom akselavstanden (d) er	
3.3.1.	1,3 m eller mindre ($d \leq 1,3$), ikke overstige	21 t
3.3.2.	mer enn 1,3 m, men mindre eller lik 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$), ikke overstige	24 t
3.4.	<i>Drivaksel</i>	
3.4.1.	Drivaksel på køretøjerne nevt i nr. 2.2.1 og 2.2.2	11,5 t
3.4.2.	Drivaksel på køretøjerne nevt i nr. 2.2.3, 2.2.4, 2.3 og 2.4	11,5 t
3.5.	<i>Boggier på motorvogn</i> Samlet aksellast på en boggi må, dersom akselavstanden (d) er	
3.5.1.	mindre enn 1,0 m ($d < 1,0$ m), ikke overstige	11,5 t
3.5.2.	1,0 m eller mer men mindre enn 1,3 m ($1,0 \text{ m} \leq d < 1,3 \text{ m}$), ikke overstige	16 t

- 3.5.3. 1,3 m eller mer men mindre enn 1,8 m ($1,3\text{ m} \leq d < 1,8\text{ m}$), ikke overstige
- 18 t
-19 t
- når drivakselen er utstyrt med tvillinghjul og luftfjæring eller fjæring som i Fellesskapet er godkjent som tilsvarende, som definert i vedlegg II, eller når hver drivaksel er utstyrt med tvillinghjul og største vekt for hver aksel ikke overstiger 9,5 t
4. **Beslektede data for kjøretøyene nevnt i artikkel 1 nr. 1 bokstav b)**
- 4.1. *Alle kjøretøyer*
Et kjøretøys eller vogntogs drivaksellast må ikke være mindre enn 25 % av kjøretøyets eller vogntogets totalvekt når det brukes i internasjonal trafikk.
- 4.2. *Vogntog*
Avstanden mellom motorvognens bakaksel og tilhengerens foraksel må ikke være under 3,00 m.
- 4.3. *Største tillatte totalvekt som funksjon av akselavstanden*
Største tillatte totalvekt i tonn for en motorvogn med 4 aksler kan ikke overstige fem ganger avstanden i meter mellom aksene på kjøretøyets fremste og bakerste aksel.
- 4.4. *Semitrailere*
Avstanden målt vannrett mellom kingboltens akse og ethvert punkt på semi-trailerens fremre kant må ikke overstige 2,04 m.

VEDLEGG II

VILKÅR FOR EKVIVALENS MELLOM LUFTFJÆRING OG VISSE ANDRE TYPER FJÆRING PÅ KJØRETØYETS DRIVAKSEL ELLER DRIVAKSLER

1. DEFINISJON AV BEGREPET LUFTFJÆRING

Et fjæringssystem betegnes som luftfjæret når minst 75 % av fjæringseffekten skyldes en pneumatisk innretning.

2. EKVIVALENS

En fjæring må oppfylle følgende krav for å bli godkjent som ekvivalent med luftfjæring:

- 2.1. når massen som fjæres på en drivaksel eller en boggi, utsettes for en fri vertikal lavfrekvent svingning eller en plutselig belastningsendring, skal frekvensen og dempningen som måles når fjæringen utsettes for maksimal belastning, ligge innenfor grensene definert under nr. 2.2-2.5,
- 2.2. hver aksel skal være utstyrt med hydrauliske støtdempere. På en boggi skal de hydrauliske støtdempere være plassert slik at boggiens svingninger reduseres til et minimum,
- 2.3. det gjennomsnittlige dempningsforhold D skal være over 20 % av den kritiske dempning for en fjæring utstyrt med hydrauliske støtdempere som er i normal funksjon,
- 2.4. fjæringens høyeste dempningsnivå, etter at alle hydrauliske støtdempere er koplet fra eller satt ut av funksjon, skal ikke være høyere enn 50 % av det gjennomsnittlige dempningsforhold D ,
- 2.5. den høyeste frekvens for massen som fjæres på drivakselen eller boggien, skal ved fri vertikal svingning etter en plutselig belastningsendring ikke være høyere enn 2 hertz,
- 2.6. Fjæringens frekvens og dempning er definert i nr. 3. Prøvemethodene for måling av frekvens og dempning er beskrevet i nr. 4.

3. DEFINISJON AV FREKVENNS OG DEMPNING

Denne definisjonen tar som utgangspunkt en avfjæret masse M (kg) over en drivaksel eller boggi. Akselen eller boggien har en samlet vertikal stivhet mellom massen som fjæres og veidekket på K Newton/meter (N/m) og en samlet dempningskoeffisient på C Newton/meter per sekund (N.s/m); Z er den vertikale forskyvning av massen som fjæres. Bevegelsesligningen for den avfjærede massens frie svingninger er:

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

Svingningsfrekvensen F (rad/sek) for massen som fjæres er:

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

Dempningen er kritisk når $C = C_0$,

der:

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

Dempningsforholdet uttrykt som en brøkdel av den kritiske dempning er C/C_0 .

Ved fri svingning av den avfjærede massen etter en plutselig belastningsendring, vil massens vertikale bevegelse følge en dempet sinuskurve (figur 2). Frekvensen kan bestemmes ved å måle tiden for så mange svingningssykluser som kan observeres. Dempningen kan bestemmes ved å måle høyden til svingningsutslag som følger etter hverandre i samme retning. Dersom størrelsen på utslagene i første og andre svingningssyklus kalles A_1 og A_2 , vil dempningsforholdet D være:

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

der \ln er den naturlige logaritme av amplitudeforholdet.

4. PRØVEMETODE

For ved en prøve å finne fram til dempningsforholdet D , dvs. dempningsforholdet uten hydrauliske støtdempere, og fjæringens frekvens F bør det lastede kjøretøyet:

- a) kjøres ved lav hastighet ($5 \text{ km/t} \pm 1 \text{ km/t}$) over et 80 mm høyt trinn med profil som vist i figur 1. Svingningen etter en plutselig belastningsendring som skal undersøkes med hensyn til frekvens og dempning, inntreer etter at hjulene på drivakselen har passert trinnet,

eller

- b) trykkes ned ved trykk på understellet slik at drivakseltrykket er en og en halv gang dets høyeste statiske verdi. Trykket på kjøretøyet fjernes plutselig, og den påfølgende svingning undersøkes,

eller

- c) løftes opp ved understellet slik at massen som fjæres, løftes til den er 80 mm over drivakselen. Understellet frigjøres plutselig, og den påfølgende svingning undersøkes,

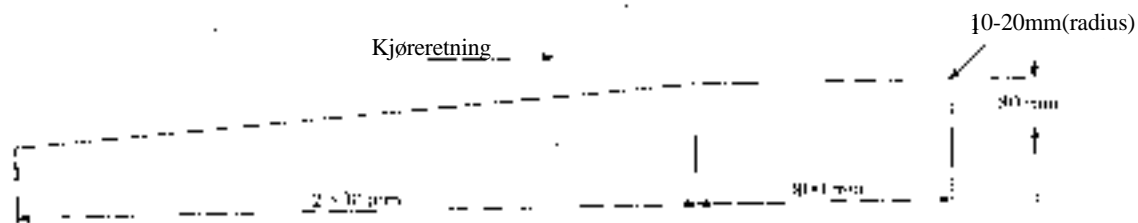
eller

- d) gjøres til gjenstand for andre prøvemethoder i den utstrekning konstruktøren har kunnet overbevise den tekniske avdeling om at disse er ekvivalente.

Kjøretøyet bør være utstyrt med en avstandsgiver til måling av vertikal forskyvning, montert mellom drivaksel og understell rett over drivakselen. Ved å avlese denne er det mulig å finne tidsintervallet mellom første og andre kompresjonshøydepunkt og dermed frekvensen F , og også amplitudeforholdet som gir dempningen. På boggier med to drivakslar bør det monteres avstandsgivere mellom hver drivaksel og understellet rett over drivakselen.

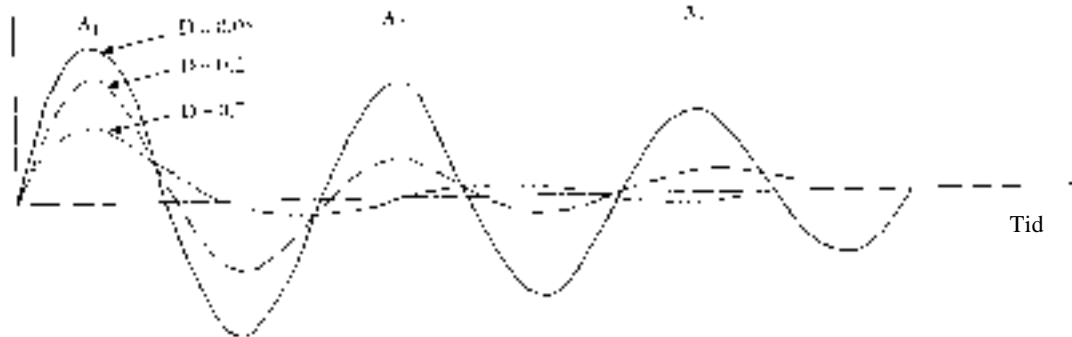
Figur 1

Trinn til fjæringsprøver



Figur 2

Dempet virkning etter en plutselig belastningsendring



VEDLEGG III

SKILT SOM ANGIR DIMENSJONER, NEVNT I ARTIKKEL 6 NR. 1 BOKSTAV a)

I. Skiltet som angir dimensjoner, og som i den utstrekning det er mulig skal festes ved siden av skiltet nevnt i direktiv 76/114/EØF, skal inneholde følgende opplysninger:

1. Produsentens navn⁽¹⁾,
2. Kjøretøyets understellsnummer⁽¹⁾,
3. Motorvognens, tilhengerens eller semitrailerens lengde (L),
4. Motorvognens, tilhengerens eller semitrailerens bredde (W),
5. Data for måling av vogntogets lengde:
 - avstanden (a) mellom motorvognens forkant og midten av koplingsinnretningen (tilhengerfestet eller svingskiven); dersom svingskiven har flere posisjoner, må største- og minsteverdier (a_{\min} og a_{\max}) angis,
 - avstanden (b) mellom midten av koplingsinnretningen for tilhengeren (dragøyet) eller for semitraileren (kingbolt) og den bakre kanten på tilhengeren eller semitraileren; dersom koplingsinnretningen har flere posisjoner, må største- og minsteverdier (b_{\min} og b_{\max}) angis.

Et vogntogs lengde er lengden målt langs motorvognen og tilhengeren eller semitraileren når de står etter hverandre på rett linje.

II. Verdiene som oppgis på samsvarsbeviset, skal angi nøyaktig de målinger som er utført direkte på kjøretøyet.

⁽¹⁾ Disse opplysningene skal ikke gjentas når kjøretøyet er utstyrt med et enkelt skilt med data om vekt og dimensjoner.

VEDLEGG IV**DEL A****OPPHEVEDE DIREKTIVER**

(omhandlet i artikkel 10)

- Direktiv 83/3/EØF om vekt, dimensjoner og visse andre tekniske data for visse veigående kjøretøyer, med senere endringer:
 - Direktiv 86/360/EØF
 - Direktiv 88/218/EØF
 - Direktiv 89/338/EØF
 - Direktiv 89/460/EØF
 - Direktiv 89/461/EØF
 - Direktiv 91/60/EØF
 - Direktiv 92/7/EØF
- Direktiv 86/364/EØF om bevis for kjøretøyers samsvar med direktiv 85/3/EØF om vekt, dimensjoner og visse andre tekniske data for visse veigående kjøretøyer.

DEL B

<i>Direktiv</i>	<i>Gjennomføringsfrist</i>
85/3/EØF (EFT nr. L 2 av 3.1.1985, s. 14)	1. juli 1986
86/360/EØF (EFT nr. L 217 av 5.8.1986, s. 19)	1. januar 1990
86/364/EØF (EFT nr. L 221 av 7.8.1986, s. 48)	1. januar 1992
88/218/EØF (EFT nr. L 98 av 15.4.1988, s. 48)	29. juli 1987
89/338/EØF (EFT nr. L 142 av 25.5.1989, s. 3)	1. januar 1989
89/460/EØF (EFT nr. L 226 av 3.8.1989, s. 5)	1. juli 1991
89/461/EØF (EFT nr. L 226 av 3.8.1989, s. 7)	1. januar 1993
91/60/EØF (EFT nr. L 37 av 9.2.1991, s. 37)	1. januar 1991
92/7/EØF (EFT nr. L 57 av 2.3.1992, s. 29)	30. september 1991
	31. desember 1992

Dette direktiv	85/3/EØF	86/360/EØF	86/364/EØF	88/218/EØF	89/338/EØF	89/460/EØF	89/461/EØF	91/60/EØF	92/7/EØF
Artikel 4	-								
Artikel 5 bokstav a)							Artikel 1 nr. 1		
Artikel 5 bokstav b)								Artikel 1 nr 1	
Artikel 6 nr. 1-4			Artikel 1 nr. 1-4						
Artikel 6 nr. 5 og 6			Artikel 2 nr. 1 og 2						
Artikel 7	Artikel 6								
Artikel 8						Artikel 1			
Artikel 9-12	-								
Artikel 13	Artikel 9								
Vedlegg I	Vedlegg I								
Nr. 1	Nr. 1								
Nr. 1.1 strekpunkt 1-3 og 5								Artikel 1 nr. 2	
Nr. 1.1 strekpunkt 4	-								
Nr. 1.2 bokstav a)	-								

Dette direktiv	85/3/EØF	86/360/EØF	86/364/EØF	88/218/EØF	89/338/EØF	89/460/EØF	89/461/EØF	91/60/EØF	92/7/EØF
Nr. 1.2 bokstav b)	-								
Nr. 1.3-1.5	Nr. 1.3-1.5								
Nr. 1.6							Artikkel 1 nr. 3		
Nr. 1.7								Artikkel 1 nr. 3	
Nr. 1.8	-								
Nr. 2-2.2.1 bokstav b)	Nr. 2-2.2.1 bokstav b)								
Nr. 2.2.2 bokstav a)-c)	Nr. 2.2.2 bokstav a)-c)								
Nr. 2.2.3 og 2.2.4.1					Artikkel 1 nr. 5 bokstav b)				
Nr. 2.2.4.2 bokstav a)									Artikkel 1 nr. 1
Nr. 2.3-2.3.1					Artikkel 1 nr. 5 bokstav c)				
Nr. 2.3.2-2.3.3 bokstav b)-c)									Artikkel 1 nr. 1
Nr. 2.4					Artikkel 1 nr. 5 bokstav c)				
Nr. 3-3.3.2	Nr. 3-3.3.2								
Nr. 3.4-3.4.1		Artikkel 1 nr. 3							
Nr. 3.4.2-3.5.2					Artikkel 1 nr. 5 bokstav d)				

Dette direktiv	85/3/EØF	86/360/EØF	86/364/EØF	88/218/EØF	89/338/EØF	89/460/EØF	89/461/EØF	91/60/EØF	92/7/EØF
Nr. 3.5.3 bokstav d)									Artikel 1 nr. 1
Nr. 4-4.2	Nr. 4-4.2								
Nr. 4.3					Artikel 1 nr. 5 bokstav e)				
Nr. 4.4							Artikel 1 nr. 4		
Vedlegg II									Vedlegg III
Vedlegg III			Vedlegg						