

II

(Προταρασκευαστικές πράξεις)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τον καθορισμό μέγιστων επιτρεπομένων δαρών και διαστάσεων οδικών οχημάτων άνω των 3,5 τόνων που κυκλοφορούν εντός της Κοινότητας

(94/C 38/03)

COM(93) 679 τελικό — SYN 486

(Υποβλήθηκε από την Επιτροπή στις 15 Ιανουαρίου 1994)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 75,

την πρόταση της Επιτροπής,

Σε συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

την γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Εκτιμώντας:

ότι η οδηγία 85/3/ΕΟΚ ⁽¹⁾ για τα δάρη, τις διαστάσεις και ορισμένα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά ορισμένων οδικών οχημάτων, όπως προβλέπονται στο παράρτημα Ι έχει τροποποιηθεί ουσιαστικά σε πολλές περιπτώσεις· ότι, για λόγους σαφήνειας και εξορθολογισμού, η εν λόγω οδηγία πρέπει να παγιωθεί σε ενιαίο κείμενο, από κοινού με την οδηγία 86/364/ΕΟΚ του Συμβουλίου·

ότι οι διαφορές μεταξύ προτύπων που ισχύουν στα κράτη μέλη όσον αφορά τα δάρη και τις διαστάσεις επαγγελματικών οδικών οχημάτων είναι δυνατόν να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στις συνθήκες ανταγωνισμού και αποτελούν εμπόδιο στην κυκλοφορία μεταξύ κρατών μελών·

ότι, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, πρέπει να αναληφθεί δράση σε κοινοτικό επίπεδο, προκειμένου τέτοιου είδους εμπόδια να καταργηθούν στο σύνολο της Κοινότητας·

ότι, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, έχουν εκπονηθεί κοινά πρότυπα για τα δάρη, τις διαστάσεις και ορισμένα άλλα χαρακτηριστικά ορισμένων οχημάτων, πράγμα το οποίο επιτρέπει τη δελτιωμένη χρήση των οχημάτων αυτών στην κυκλοφορία μεταξύ κρατών μελών·

ότι τα πρότυπα αυτά αντανακλούν ισορροπία μεταξύ της ορθολογικής και οικονομικής χρήσεως των εν λόγω επαγγελματικών οδικών οχημάτων, των απαιτήσεων συντήρησης της υποδομής, καθώς και εκείνων της οδικής ασφάλειας·

ότι η διασφάλιση ομοιόμορφης εφαρμογής της παρούσας οδηγίας στο βαθμό που σχετίζεται με ειδικές άδειες για οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων τα οποία μεταφέρουν αδιαχώριστα φορτία είναι απαραίτητη για το σκοπό αυτό·

ότι ο τόνος χρησιμοποιείται γενικά και θεωρείται ως η μονάδα μέτρησης για το βάρος των οχημάτων και, επομένως, εφαρμόζεται στην παρούσα οδηγία, αναγνωρίζοντας παράλληλα ότι η τυπική μονάδα βάρους είναι το newton·

ότι, προς το συμφέρον της δημιουργίας και λειτουργίας της εσωτερικής αγοράς της Κοινότητας, το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας πρέπει επίσης να επεκταθεί στις εθνικές μεταφορές, στο βαθμό που αφορά χαρακτηριστικά τα οποία επηρεάζουν σημαντικά τις προϋποθέσεις ανταγωνισμού στον τομέα των μεταφορών, δηλαδή τις μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις των οχημάτων και συνδυασμών οχημάτων και τα συνολικά δάρη για συνδυασμούς με 4,5 ή 6 άξονες·

ότι, για τα άλλα χαρακτηριστικά βάρους, τα κράτη μέλη εξουσιοδοτούνται να επιτρέπουν στο έδαφός τους δάρη μεγαλύτερα από εκείνα που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία, μόνο για οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται σε εσωτερική κυκλοφορία·

ότι το μέγιστο επιτρεπτό πλάτος οχήματος των 2,5 m ενδέχεται να αφήνει ανεπαρκή εσωτερικό χώρο για την πραγματοποίηση αποτελεσματικής φόρτωσης παλετών, πράγμα το οποίο οδήγησε στην εφαρμογή διαφορετικών επιπλέον ανοχών στη νομοθεσία των κρατών μελών, όσον αφορά την εσωτερική κυκλοφορία και, επομένως, είναι απαραίτητη η γενική προσαρμογή στην ισχύουσα κατάσταση προκειμένου να υπάρξει σαφήνεια των τεχνικών απαιτήσεων, λαμβάνοντας υπόψη τα ζητήματα οδικής ασφάλειας των χαρακτηριστικών αυτών·

ότι, προκειμένου να ενθαρρυνθεί η χρήση μέσων μεταφοράς τα οποία προκαλούν σχετικά λιγότερη φθορά στην υποδομή και υπό το φως της τεχνικής προόδου των διατάξεων των αξόνων, είναι σκόπιμο να δοθεί η δυνατότητα ηυξημένου

(¹) Όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 92/7/ΕΟΚ του Συμβουλίου.

μεγίστου επιτρεπομένου συνολικού δάρους για συνδυασμούς με 6 άξονες όταν οι συνδυασμοί αυτοί πληρούν τα κριτήρια για φιλικές προς το οδόστρωμα αναρτήσεις·

ότι έχει επέλθει πρόοδος στη συμπλήρωση των οδηγιών εγκρίσεως τύπου για δαρέα επαγγελματικά οχήματα και, επομένως, οι απαιτήσεις σχετικά με τη συμμόρφωση με χαρακτηριστικά εκτός των δαρών και διαστάσεων, όπως προβλέπονται στο παράρτημα II της οδηγίας 85/3/ΕΟΚ, πρέπει να διαγραφούν·

ότι τροποποίηση τέτοιου είδους είναι επίσης απαραίτητη προκειμένου να αποφεύγονται κανόνες οι οποίοι έρχονται σε αντίθεση με διεθνείς συμβάσεις σχετικά με την οδική κίνηση και κυκλοφορία·

ότι οχήματα τα οποία μεταφέρουν ή προορίζονται να μεταφέρουν αδιαχώριστο φορτίο το οποίο υπερβαίνει τα χαρακτηριστικά δάρους ή διαστάσεων του παραρτήματος I της παρούσας οδηγίας, πρέπει να έχουν ειδική άδεια κυκλοφορίας η οποία εκδίδεται από αρμόδια αρχή που ορίζεται από κάθε κράτος μέλος·

ότι οι αποκλίνοντες εθνικοί κανόνες για τις προεκτάσεις φορτίων των οχημάτων δεν πρόκειται να προκαλέσουν μεγάλης κλίμακας παραμορφώσεις και, επομένως, δεν είναι απαραίτητο να εναρμονισθούν στην παρούσα φάση, με πάσα επιφύλαξη ως προς περαιτέρω κοινοτική δράση·

ότι, σε περιπτώσεις όπου σε κάποιο κράτος μέλος ένας σαφώς ορισμένος τομέας μεταφορών φορτίου ή επιβατών, ο οποίος δεν επηρεάζει σημαντικά τον ανταγωνισμό στις διεθνείς μεταφορές καλύπτεται από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων οι διαστάσεις ή τα συνολικά δάρη υπερβαίνουν εκείνα της οδηγίας, πρέπει να χορηγούνται εξαιρέσεις στα μέγιστα δάρη και διαστάσεις για τους τομείς αυτούς μετά από ενημέρωση της Επιτροπής και των άλλων κρατών μελών·

ότι, προκειμένου περί τεχνολογικών εξελίξεων οι οποίες καταλήγουν σε δάρη ή διαστάσεις που υπερβαίνουν εκείνα της παρούσας οδηγίας, πρέπει να χορηγούνται εξαιρέσεις για περιορισμένες δοκιμαστικές περιόδους μετά από ενημέρωση της Επιτροπής και των άλλων κρατών μελών·

ότι οχήματα τα οποία τέθηκαν σε υπηρεσία πριν από την προσαρμογή της παρούσας οδηγίας και τα οποία δεν συμμορφώνονται προς τα χαρακτηριστικά δάρους και διαστάσεων που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία, λόγω προηγούμενων διαφορετικών εθνικών διατάξεων ή μεθόδων μετρήσεως, πρέπει να επιτρέπεται να εξακολουθήσουν να παρέχουν μεταφορές εντός του κράτους μέλους ταξινόμησης για μεταβατική περίοδο·

ότι πρόσθετες τεχνικές απαιτήσεις που σχετίζονται με τα δάρη και τις διαστάσεις των επαγγελματικών οχημάτων είναι δυνατόν να ισχύουν για οχήματα που ταξινομούνται σε συγκεκριμένο κράτος μέλος·

ότι οι απαιτήσεις αυτές δεν πρέπει να αποτελούν εμπόδιο στην κυκλοφορία επαγγελματικών οχημάτων μεταξύ κρατών μελών·

ότι, προκειμένου να διευκολυνθεί η παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, είναι απαραίτητο να διασφαλίζεται ότι τα οχήματα φέρουν αποδεικτικό της συμμόρφωσης αυτής·

ότι η παρούσα οδηγία δεν πρέπει να επηρεάζει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών που αφορούν τις προθεσμίες για την ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο και για την εφαρμογή που αναφέρονται στο παράρτημα IV μέρος Β,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται:

- α) στις διαστάσεις των οχημάτων που προορίζονται για την οδική κυκλοφορία, που έχουν τουλάχιστον τέσσερις τροχούς και μέγιστη ταχύτητα μεγαλύτερη από 25 χιλιόμετρα/ώρα και που χρησιμοποιούνται:
 - είτε για τη μεταφορά εμπορευμάτων, όταν έχουν μέγιστο δάρος έμφορτου οχήματος μεγαλύτερο από 3,5 τόνους,
 - είτε για τη μεταφορά επιβατών, όταν διαθέτουν περισσότερες από εννέα θέσεις καθημένων, στις οποίες περιλαμβάνεται και η θέση του οδηγού·
- β) στο δάρος και σε ορισμένα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων που αναφέρονται στο στοιχείο α) και καθορίζονται στο παράρτημα I σημείο 2.

2. Όλα τα δάρη, τα οποία αναφέρονται στο παράρτημα I αποτελούν κανόνες κυκλοφορίας και επομένως αφορούν τις συνθήκες φόρτωσης και όχι τα πρότυπα παραγωγής που θα καθορισθούν σε μεταγενέστερη οδηγία.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας νοείται ως:

- «όχημα με κινητήρα», κάθε αυτοπροωθούμενο οδικό όχημα με κινητήρα,
- «ρυμουλκούμενο», κάθε όχημα που προορίζεται να είναι ζευγμένο σε όχημα με κινητήρα, εκτός από τα ημιρυμουλκούμενα, και το οποίο, λόγω της κατασκευής και της διαμόρφωσής του, προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων,
- «ημιρυμουλκούμενο», κάθε όχημα που προορίζεται να είναι ζευγμένο σε όχημα με κινητήρα με τρόπο ώστε ένα μέρος του ρυμουλκούμενου αυτού να στηρίζεται στο όχημα με κινητήρα και ένα σημαντικό μέρος του δάρους του και του δάρους του φορτίου του να αναλαμβάνεται από το εν λόγω όχημα, και το οποίο, λόγω της κατασκευής και της διαμόρφωσής του προορίζεται για τη μεταφορά εμπορευμάτων,
- «συνδυασμός οχημάτων»:
 - είτε ένας οδικός συρμός που αποτελείται από ένα όχημα με κινητήρα ζευγμένο σε ένα ρυμουλκούμενο,
 - είτε ένα αρθρωτό όχημα που αποτελείται από ένα όχημα με κινητήρα ζευγμένο σε ημιρυμουλκούμενο,

- «όχημα-ψυγείο με τοιχώματα μεγάλου πάχους», κάθε όχημα του οποίου οι μόνιμες ή κινητές υπερκατασκευές είναι εξοπλισμένες για τη μεταφορά εμπορευμάτων υπό ελεγχόμενη θερμοκρασία, σύμφωνα με τις κλάσεις B, C, E και F της συμφωνίας της 1ης Σεπτεμβρίου 1970 σχετικά με τις διεθνείς μεταφορές αλλοιώσιμων τροφίμων και με τον ειδικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται γι' αυτές τις μεταφορές (ATP), και του οποίου το πάχος κάθε πλευρικού τοιχώματος, μαζί με τη μόνωση, είναι τουλάχιστον 45 mm,
- «λεωφορείο» κάθε όχημα που διαθέτει περισσότερες από εννέα θέσεις καθιμένων, στις οποίες περιλαμβάνεται και η θέση του οδηγού, το οποίο, λόγω της κατασκευής και της διαμόρφωσής του, προορίζεται για τη μεταφορά επιβατών και των αποσκευών τους. Μπορεί να έχει ένα ή δύο ορόφους και μπορεί επίσης να σύρει ρυμουλκούμενο με αποσκευές,
- «αρθρωτό λεωφορείο», ένα λεωφορείο που αποτελείται από δύο άκαμπτα τμήματα, συνδεδεμένα μεταξύ τους με συνάρθρωση. Σε αυτόν τον τύπο οχήματος, τα διαμερίσματα των επιβατών που βρίσκονται στο καθένα από τα δύο άκαμπτα τμήματα επικοινωνούν μεταξύ τους. Η συνάρθρωση επιτρέπει την ελεύθερη κυκλοφορία των επιβατών μεταξύ των άκαμπτων τμημάτων. Η σύνδεση και αποσύνδεση των δύο αυτών τμημάτων μπορούν να γίνονται μόνο σε συνεργείο,
- «μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις», οι μέγιστες διαστάσεις του οχήματος που, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, επιτρέπει για τη χρήση στις διεθνείς μεταφορές η αρμόδια αρχή του κράτους όπου το όχημα έλαβε άδεια κυκλοφορίας ή ετέθη σε κυκλοφορία,
- «μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος», το μέγιστο βάρος του εμφορτού οχήματος που, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, επιτρέπει για τη χρήση στις διεθνείς μεταφορές η αρμόδια αρχή του κράτους όπου το όχημα έλαβε άδεια κυκλοφορίας ή ετέθη σε κυκλοφορία,
- «μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα», το μέγιστο βάρος άξονα ή ομάδας αξόνων υπό φορτίο που, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, επιτρέπει για τη χρήση στις διεθνείς μεταφορές η αρμόδια αρχή του κράτους όπου το όχημα έλαβε άδεια κυκλοφορίας ή ετέθη σε κυκλοφορία,
- «αδιαχώριστο φορτίο», φορτίο το οποίο για τους σκοπούς της μεταφοράς επί της οδού δεν μπορεί να διαχωριστεί σε δύο ή περισσότερα φορτία, χωρίς περιττή δαπάνη ή κίνδυνο καταστροφής και το οποίο, λόγω των διαστάσεων ή των βαρών του, δεν μπορεί να μεταφερθεί από όχημα με κινητήρα, ρυμουλκούμενο, οδικό συρμό ή αρθρωτό όχημα, το οποίο συμμορφώνεται με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας σε όλα τα ζητήματα,
- μονάδα «τόνος», το βάρος που εξασκείται από τη μάζα ενός τόνου και αντιστοιχεί σε 9,8 kilonewtons (kN),

- όλες οι μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις που καθορίζονται στο παράρτημα I μετρούνται σύμφωνα με το παράρτημα I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 92/53/ΕΟΚ.

Άρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη δεν μπορούν να αρνούνται ή να απαγορεύουν στο έδαφός τους τη χρησιμοποίηση οχημάτων για διεθνείς μεταφορές τα οποία έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία σε κάποιο κράτος μέλος, επικαλούμενα λόγους που αφορούν το βάρος και τις διαστάσεις τους, εφόσον τα εν λόγω οχήματα είναι σύμφωνα προς τις οριακές τιμές που αναφέρονται στο παράρτημα I.

Οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται ανεξάρτητα εάν:

- α) τα εν λόγω οχήματα δεν πληρούν τις διατάξεις της νομοθεσίας αυτού του κράτους μέλους όσον αφορά ορισμένα χαρακτηριστικά σχετικά με το βάρος και τις διαστάσεις, που δεν προβλέπονται στο παράρτημα I·
- β) η αρμόδια αρχή του κράτους μέλους στο οποίο τα οχήματα έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία έχει επιτρέψει όρια μεγαλύτερα από αυτά που καθορίζονται στο παράρτημα I.

2. Ωστόσο, η παράγραφος 1 στοιχείο α) δεν αφαιρεί από τα κράτη μέλη το δικαίωμα να απαιτούν, λαμβάνοντας κατάλληλα υπόψη την κοινοτική νομοθεσία, τα οχήματα που έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία στο έδαφός του να συμμορφώνονται με τις εθνικές τους διατάξεις σχετικά με το βάρος και τις διαστάσεις που δεν καλύπτονται από το παράρτημα I.

3. Κάθε κράτος μέλος που επιτρέπει μεγαλύτερα δάρη και διαστάσεις από τα προβλεπόμενα στην παρούσα οδηγία μπορεί να περιορίσει την εφαρμογή τους στα οχήματα που έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία στο κράτος μέλος αυτό και χρησιμοποιούνται στις εθνικές μεταφορές του.

Άρθρο 4

1. Τα κράτη μέλη δεν επιτρέπουν την κανονική κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων στο έδαφός τους τα οποία δεν συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά του παραρτήματος I σημεία 1.2.2 και 4.4.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την κυκλοφορία στο έδαφός τους οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων τα οποία δε συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά που καθορίζονται στο παράρτημα I σημεία 2.1, 2.3, 2.4, 3, 4.1, 4.2 και 4.3.

3. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων τα οποία υπερβαίνουν τα μέγιστα αυτά χαρακτηριστικά μπορεί να επιτρέπεται να κυκλοφορούν μόνο βάσει ειδικών αδειών που εκδίδονται χωρίς διακρίσεις από αρμόδιες αρχές, όταν τα οχήματα αυτά ή συνδυασμοί οχημάτων μεταφέρουν ή προορίζονται να μεταφέρουν αδιαχώριστα φορτία.

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που προορίζονται για μεταφορά φορτίου ή επιβατών και τα οποία χρησιμοποιούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις μεταφοράς οι οποίες δεν επηρεάζουν

σημαντικά το διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, να κυκλοφορούν στο έδαφός τους με διαστάσεις ή δάρη που υπερβαίνουν εκείνα του παραρτήματος I σημεία 1, 2.2 και 4.4. Πληροφορούν σχετικά την Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.

5. Οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που ενσωματώνουν νέες τεχνολογίες ή έννοιες που δεν μπορούν να συμμορφώνονται με μία ή περισσότερες απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, μπορούν να λαμβάνουν άδεια να χρησιμοποιούνται σε ορισμένες τοπικές επιχειρήσεις μεταφορών για δοκιμαστική περίοδο. Πληροφορούνται σχετικά η Επιτροπή και τα άλλα κράτη μέλη.

6. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται για μεταφορά φορτίου ή επιβατών και ταξινομούνται πριν από την 1η Ιανουαρίου 1995 να κυκλοφορούν στο έδαφός τους με διαστάσεις και δάρη που υπερβαίνουν εκείνα του παραρτήματος I σημεία 1, 2.2 και 4.4, λόγω προηγούμενων διαφορετικών εθνικών διατάξεων ή μεθόδων μετρήσεως μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2000.

Άρθρο 5

1. Κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1, τα αρθρωτά οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία πριν από την 1η Ιανουαρίου 1991 και τα οποία δεν τηρούν τις νέες διατάξεις των σημείων 1.6 και 4.4 του παραρτήματος I της οδηγίας, θεωρούνται ως ανταποκρινόμενα προς τις διατάξεις αυτές εφόσον δεν υπερβαίνουν το συνολικό μήκος των 15,50 m.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1 του άρθρου 3, οι οδικοί συρμοί των οποίων το όχημα με κινητήρα έχει τεθεί σε κυκλοφορία πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1991 και οι οποίοι δεν ανταποκρίνονται προς τις προδιαγραφές των σημείων 1.7 και 1.8 του παραρτήματος I, θεωρείται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 1998, ότι ανταποκρίνονται προς τις εν λόγω προδιαγραφές εφόσον δεν υπερβαίνουν το συνολικό μήκος των 18,00 m.

Άρθρο 6

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλιστεί ότι τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 2 της οδηγίας 85/3/ΕΟΚ, είναι σύμφωνα με την τελευταία αυτή οδηγία και ότι θα είναι εφοδιασμένα με ένα από τα αποδεικτικά που αναφέρονται στα στοιχεία α), β) και γ):

α) το συνδυασμό των ακόλουθων δύο πινακίδων:

— «πινακίδα του κατασκευαστή», η οποία καταρτίζεται και τοποθετείται σύμφωνα με την οδηγία 76/114/ΕΟΚ,

— πινακίδα για τις διαστάσεις σύμφωνα με το παράρτημα III, η οποία καταρτίζεται και τοποθετείται σύμφωνα με την οδηγία 76/114/ΕΟΚ.

β) μία και μόνη πινακίδα που καταρτίζεται και τοποθετείται σύμφωνα με την οδηγία 76/114/ΕΟΚ και περιέχει τις πληροφορίες των δύο πινακίδων που αναφέρονται στο στοιχείο α)·

γ) ένα και μόνον έγγραφο που χορηγείται από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο το όχημα έλαβε άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκε σε κυκλοφορία. Στο έγγραφο αυτό πρέπει να αναγράφονται τα ίδια στοιχεία και πληροφορίες που περιέχονται στις πινακίδες για τις οποίες γίνεται λόγος στο στοιχείο α). Φυλάσσεται σε μέρος ευχερώς προσίτο για τους ελέγχους και επαρκώς προστατευμένο.

2. Όταν τα χαρακτηριστικά του οχήματος δεν ανταποκρίνονται πλέον σε εκείνα που αναγράφονται στο αποδεικτικό συμμόρφωσης, το κράτος μέλος στο οποίο έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλιστεί η τροποποίηση του αποδεικτικού συμμόρφωσης.

3. Οι πινακίδες και τα έγγραφα που αναφέρονται στην παράγραφο 1, αναγνωρίζονται από τα κράτη μέλη ως αποδεικτικό συμμόρφωσης των οχημάτων που προβλέπεται στο άρθρο 5 της οδηγίας 85/3/ΕΟΚ.

4. Τα εφοδιασμένα με αποδεικτικό συμμόρφωσης οχήματα μπορούν να υποβάλλονται:

— σε δειγματοληπτικούς ελέγχους, όσον αφορά τους κοινούς κανόνες σχετικά με τα δάρη,

— σε ελέγχους όσον αφορά τους κοινούς κανόνες σχετικά με τις διαστάσεις, αλλά μόνον εφόσον υπάρχουν υπονοίες ότι δεν είναι σύμφωνα με την οδηγία 85/3/ΕΟΚ.

5. Η κεντρική στήλη του αποδεικτικού συμμόρφωσης σχετικά με το δάρος θα αναγράφει, ενδεχομένως, τις κοινοτικές τιμές που ισχύουν για το δάρος του εν λόγω οχήματος.

Για τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 2.2.2 στοιχείο γ) του παραρτήματος I της οδηγίας 85/3/ΕΟΚ, αναγράφεται εντός παρενθέσεων η ένδειξη «44 ι» κάτω από το μέγιστο επιτρεπόμενο δάρος του συνδυασμού οχημάτων.

6. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να αποφασίζει, για κάθε όχημα που λαμβάνει άδεια κυκλοφορίας ή τίθεται σε κυκλοφορία στο έδαφος του, εκτός εκείνων που καλύπτονται από το σημείο 2.2 του παραρτήματος I, την αναγραφή, στην αριστερή στήλη, του αποδεικτικού συμμόρφωσης των μέγιστων επιτρεπόμενων δαρών που προβλέπονται στην εθνική του νομοθεσία και την αναγραφή, στη δεξιά στήλη, των τεχνικά αποδεκτών δαρών.

Άρθρο 7

Η παρούσα οδηγία δεν αποκλείει την εφαρμογή των ισχυουσών σε κάθε κράτος μέλος διατάξεων περί οδικής κυκλοφορίας, οι οποίες δύνανται να περιορίζουν το δάρος ή/και τις διαστάσεις των οχημάτων σε ορισμένους δρόμους ή ορισμένα τεχνικά έργα, ανεξάρτητα από το κράτος έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας των οχημάτων αυτών.

Άρθρο 8

Το άρθρο 3 δεν εφαρμόζεται στην Ιρλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1998:

— όσον αφορά τις προδιαγραφές των σημείων 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 και 3.3.2 του παραρτήματος I:

— εκτός των αρθρωτών οχημάτων που αναφέρονται στο σημείο 2.2.2 των οποίων:

i) το συνολικό μεικτό βάρος δεν υπερβαίνει τους 38 τόνους,

ii) το βάρος σε κάθε τρίδυμο άξονα, με την απόσταση που ορίζεται στο σημείο 3.3.2 του παραρτήματος I, δεν υπερβαίνει τους 22,5 τόνους·

— εκτός των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 2.2.3, 2.2.4, 2.3 και 2.4, των οποίων το συνολικό μεικτό βάρος δεν υπερβαίνει:

i) τους 35 τόνους για τα οχήματα που αναφέρονται στα σημεία 2.2.3 και 2.2.4.

ii) τους 17 τόνους για τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 2.3.1,

iii) τους 30 τόνους για τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 2.3.3, με την επιφύλαξη της τήρησης των όρων που ορίζονται στο σημείο αυτό και στο σημείο 4.3,

iv) τους 27 τόνους για τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 2.4·

— όσον αφορά την προδιαγραφή του σημείου 3.4 του παραρτήματος I, εκτός των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 2.2, 2.3 και 2.4 του παραρτήματος I, των οποίων το βάρος ανά κινητήριο άξονα δεν υπερβαίνει τους 10,5 τόνους.

Άρθρο 9

Με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών που αφορούν τις προθεσμίες για τη μεταφορά τους στο εσωτερικό δίκαιο που αναφέρονται στο παράρτημα IV μέρος Β, οι οδηγίες που παρατίθενται στο παράρτημα IV μέρος Α καταργούνται.

Οι αναφορές στις εν λόγω οδηγίες θεωρούνται ότι γίνονται στην παρούσα οδηγία και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που εμφανίζεται στο παράρτημα V.

Άρθρο 10

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία όχι αργότερα από την 1η Ιανουαρίου 1995. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Όταν τα κράτη μέλη θεσπίζουν αυτές τις διατάξεις, οι διατάξεις αυτές αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς διατάξεις αυτής της αναφοράς καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των διατάξεων εσωτερικού δικαίου τις οποίες θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 11

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

*ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I***ΜΕΓΙΣΤΟ ΒΑΡΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΣΥΝΑΦΗ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ**

1. **Μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α)**

1.1. *Μέγιστο μήκος:*

— όχημα με κινητήρα	12,00 m
— ρυμουλκούμενο	12,00 m
— αρθρωτό όχημα	16,50 m
— οδικός συρμός	18,35 m
— αρθρωτό λεωφορείο	18,00 m

1.2.	Μέγιστο πλάτος:	
	α) όχημα οποιουδήποτε τύπου	2,55 m
	β) ψυκτικές υπερκατασκευές των οχημάτων ψυγείων με παχέα τοιχώματα	2,60 m
1.3.	Μέγιστο ύψος (όχημα οποιουδήποτε τύπου)	4,00 m
1.4.	Στις προαναφερόμενες διαστάσεις στα σημεία 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 και 4.4, συμπεριλαμβάνονται οι κινητές υπερκατασκευές και οι τυποποιημένες συσκευασίες φορτίων, όπως τα εμπορευματοκιβώτια	
1.5.	Κάθε όχημα με κινητήρα ή συνδυασμός οχημάτων που κινείται, πρέπει να μπορεί να πραγματοποιεί κυκλική διαδρομή που να ορίζεται από εξωτερική ακτίνα 12,50 m και από εσωτερική ακτίνα 5,30	
1.6.	Μέγιστη απόσταση μεταξύ του άξονα του πύρου ζεύξης και του οπισθίου άκρου του ημιρυμουλκούμενου	12,00 m
1.7.	Μέγιστη απόσταση μετρουμένη παράλληλα προς το διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από το θάλαμο οδηγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκούμενου του συνδυασμού, μείον την απόσταση μεταξύ του οπισθίου άκρου του ρυμουλκού και του εμπροσθίου άκρου του ρυμουλκούμενου	15,65 m
1.8.	Μέγιστη απόσταση μετρουμένη παράλληλα προς το διαμήκη άξονα του οδικού συρμού από το απώτατο εμπρόσθιο εξωτερικό σημείο του χώρου φόρτωσης πίσω από το θάλαμο οδηγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκούμενου του συνδυασμού	16,00 m
2.	Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος οχημάτων (σε τόνους)	
2.1.	<i>Οχήματα που αποτελούν μέρος συνδυασμού οχημάτων</i>	
2.1.1.	Διαξονικό ρυμουλκούμενο	18 τόνοι
2.1.2.	Τριαξονικό ρυμουλκούμενο	24 τόνοι
2.2.	<i>Συνδυασμοί οχημάτων</i>	
2.2.1.	Οδικοί συρμοί με πέντε ή έξι άξονες	
	α) Διαξονικό όχημα με κινητήρα με τριαξονικό ρυμουλκούμενο	40 τόνοι
	β) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ρυμουλκούμενο	40 τόνοι
	γ) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με τριαξονικό ρυμουλκούμενο	40 τόνοι
		44 τόνοι σε περιπτώσεις όπου ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές σε κοινοτικό επίπεδο, σύμφωνα με το παράρτημα II, είτε σε περιπτώσεις όπου ο κινητήριος άξονας είναι εμπλουτισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει του 9,5 τόνους
2.2.2.	Αρθρωτά οχήματα με πέντε ή έξι άξονες	
	α) Διαξονικό όχημα με κινητήρα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο	40 τόνοι
	β) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο	40 τόνοι
	γ) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο που φέρει σε περίπτωση συνδυασμένης μεταφοράς εμπορευματοκιβώτιο ISO 40 ποδών	44 τόνοι

	δ) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με τριαξονικό ημιρυμουλκούμενο	40 τόνοι 44 τόνοι σε περιπτώσεις όπου ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές σε κοινοτικό επίπεδο σύμφωνα με το παράρτημα II, είτε σε περιπτώσεις όπου ο κινητήριος άξονας είναι εμπλουτισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει του 9,5 τόνους
2.2.3.	Τετραξονικοί οδικοί συρμοί αποτελούμενοι από διαξονικό όχημα με κινητήρα και από διαξονικό ρυμουλκούμενο	36 τόνοι
2.2.4.	Τετραξονικά αρθρωτά οχήματα που αποτελούνται από διαξονικό όχημα με κινητήρα και από διαξονικό ημιρυμουλκούμενο αν η απόσταση των αξόνων του ημιρυμουλκούμενου:	
2.2.4.1.	είναι ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και ίση προς ή μικρότερη από 1,8 m	36 τόνοι
2.2.4.2.	είναι μεγαλύτερη από 1,8 m	36 τόνοι + 2 τόνοι ανοχής όταν τηρούνται το MEB του οχήματος με κινητήρα (18 τόνοι) και το MEB του δίδυμου άξονα του ημιρυμουλκούμενου (20 τόνοι) και ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές σε κοινοτικό επίπεδο όπως ορίζεται στο παράρτημα II
2.3.	<i>Οχήματα με κινητήρα</i>	
2.3.1.	Διαξονικά οχήματα με κινητήρα	18 τόνοι
2.3.2.	Τριαξονικά οχήματα με κινητήρα	25 τόνοι 26 όταν οι κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές σε κοινοτικό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, είτε σε περιπτώσεις όπου ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους
2.3.3.	Τετραξονικά οχήματα με κινητήρα με δύο κατευθυντήριους άξονες	32 τόνοι όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά ή αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές σε κοινοτικό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, είτε σε περιπτώσεις όπου ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους
2.4.	Τριαξονικά αρθρωτά λεωφορεία	28 τόνοι
3.	Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο 6) (σε τόνους)	
3.1.	<i>Απλοί άξονες</i> Απλός μη κινητήριος άξονας	10 τόνοι
3.2.	<i>Δίδυμοι άξονες ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων</i> Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των διδύμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (α) ανάμεσα στους άξονες είναι:	
3.2.1.	μικρότερη από 1,0 m ($\alpha < 1,0$)	τους 11 τόνοι
3.2.2.	ίση ή μεγαλύτερη από 1,0 m και μικρότερη από 1,3 m ($1 \leq \alpha < 1,3$)	τους 16 τόνοι
3.2.3.	ίση ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m ($1,3 \leq \alpha < 1,8$)	τους 18 τόνοι
3.2.4.	ίση ή μεγαλύτερη από 1,8 m ($1,8 \leq \alpha$)	τους 20 τόνοι

3.3. *Τριδύμοι άξονες ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων*

Το σύνολο του ανά άξονα δάρους των τριδύμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει αν η απόσταση (α) μεταξύ των αξόνων είναι:

- | | | |
|--------|---|---------------|
| 3.3.1. | μικρότερη ή ίση με 1,3 m ($\alpha \leq 1,3$) | τους 21 τόνοι |
| 3.3.2. | μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη ή ίση με 1,4 m ($1,3 < \alpha \leq 1,4$) | τους 24 τόνοι |

3.4. *Κινητήριος άξονας*

- | | | |
|--------|---|------------|
| 3.4.1. | Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 2.2.1 και 2.2.2 | 11,5 τόνοι |
| 3.4.2. | Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 2.2.3, 2.2.4, 2.3 και 2.4 | 11,5 τόνοι |

3.5. *Δίδυμοι άξονες οχημάτων με κινητήρα*

Το σύνολο του ανά άξονα δάρους των διδύμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων:

- | | | |
|--------|--|---|
| 3.5.1. | είναι μικρότερη από 1 m ($d < 1,0$ m) | τους 11,5 τόνους |
| 3.5.2. | είναι ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,0 m και μικρότερη από 1,3 m ($1,0 \text{ m} \leq d < 1,3 \text{ m}$) | τους 16 τόνους |
| 3.5.3. | είναι ίση ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m ($1,3 \text{ m} \leq d < 1,8 \text{ m}$) | τους 18 τόνους
τους 19 τόνους όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και με αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές σε κοινοτικό επίπεδο, όπως ορίζεται στο παράρτημα II, είτε σε περιπτώσεις όπου κάθε κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και το μέγιστο βάρος σε κάθε άξονα δεν υπερβαίνει τους 9,5 τόνους |

4. **Συνοψη χαρακτηριστικά των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο 6)**4.1. *Οχήματα οποιουδήποτε τύπου*

Το βάρος που φέρει ο κινητήριος άξονας ή οι κινητήριοι άξονες ενός οχήματος ή ενός συνδυασμού οχημάτων δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το 25 % του συνολικού δάρους του έμφορτου οχήματος ή συνδυασμού οχημάτων όταν χρησιμοποιούνται για διεθνείς μεταφορές.

4.2. *Οδικοί σιρμοί*

Η απόσταση ανάμεσα στον οπίσθιο άξονα ενός οχήματος με κινητήρα και τον εμπρόσθιο άξονα ενός ρυμουλκούμενου δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 3,00 m.

4.3. *Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε συνάρτηση με το μεταξόνιο*

Το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος σε τόνους ενός τετραζονικού οχήματος με κινητήρα δεν μπορεί να υπερβαίνει το πεντάπλάσιο της απόστασης σε μέτρα μεταξύ των ακραίων αξόνων του οχήματος.

4.4. *Ημιρυμουλκούμενα:*

Η οριζόντια προβολή της απόστασης μεταξύ του άξονα του πείρου ζεύξης και οποιουδήποτε σημείου του εμπροσθεν άκρου του ημιρυμουλκούμενου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2,04 m.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΙΣΟΔΥΝΑΜΙΑ ΟΡΙΣΜΕΝΩΝ ΑΝΑΡΤΗΣΕΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝ ΠΕΠΙΕΣΜΕΝΟ ΑΕΡΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΝΑΡΤΗΣΕΙΣ ΠΕΠΙΕΣΜΕΝΟΥ ΑΕΡΑ ΓΙΑ ΤΟΝ Ή ΤΟΥΣ ΚΙΝΗΤΗΡΙΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ ΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΟΣ

1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΝΑΡΤΗΣΗΣ ΠΕΠΙΕΣΜΕΝΟΥ ΑΕΡΑ

Ένα σύστημα ανάρτησης ονομάζεται ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα, εφόσον τουλάχιστον το 75 % της λειτουργίας του ως ελατηρίου πραγματοποιείται με σύστημα πεπιεσμένου αέρα.

2. ΙΣΟΔΥΝΑΜΙΑ

Ένα σύστημα ανάρτησης αναγνωρίζεται ως ισοδύναμο προς ανάρτηση πεπιεσμένου αέρα εφόσον πληροί τα ακόλουθα:

- 2.1. σε περίπτωση που η αναρτημένη μάζα σε κινητήριο ή συζευγμένο άξονα υφίσταται κατακόρυφη ελεύθερη ταλάντωση χαμηλής συχνότητας, οι μετρούμενες συχνότητες και αποσβέσεις, εφόσον η ανάρτηση φέρει το μέγιστο φορτίο της, πρέπει να περιέχονται εντός των ορίων (αμορτισέρ) που καθορίζονται στα σημεία 2.2 έως 2.5·
- 2.2. κάθε άξονας πρέπει να φέρει υδραυλικούς αποσβεστήρες ταλαντώσεων. Στους δίδυμους άξονες, οι εν λόγω υδραυλικοί αποσβεστήρες πρέπει να τοποθετούνται έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται η ταλάντωση των συζευγμένων αξόνων·
- 2.3. ο μέσος συντελεστής απόσβεσης D πρέπει να είναι μεγαλύτερος από το 20 % της κρίσιμης απόσβεσης για ανάρτηση εφοδιασμένη με υδραυλικούς αποσβεστήρες ταλαντώσεων, υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας·
- 2.4. το μέγιστο επίπεδο απόσβεσης της ανάρτησης όταν έχουν αφαιρεθεί ή έχουν τεθεί εκτός λειτουργίας όλοι οι υδραυλικοί αποσβεστήρες κραδασμών πρέπει να μην υπερβαίνει το 50 % του D·
- 2.5. η μέγιστη συχνότητα της αναρτημένης μάζας του κινητηρίου ή συζευγμένου άξονα κατά μη συντηρούμενη ελεύθερη κατακόρυφη ταλάντωση δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 2 Hz·
- 2.6. η συχνότητα και η απόσβεση της ανάρτησης δίνεται στο σημείο 3 και οι διαδικασίες δοκιμής για τη μέτρηση της συχνότητας και της απόσβεσης αναφέρονται στο σημείο 4.

3. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΠΟΣΒΕΣΗΣ

Ο παρών ορισμός αφορά μάζα M (kg) αναρτημένη σε κινητήριο ή συζευγμένο άξονα. Ο άξονας αυτός παρουσιάζει συνολική δυσκαμψία κατά την κατακόρυφη διεύθυνση μεταξύ της επιφάνειας της οδού και της αναρτημένης μάζας, έστω K νιούτον/μέτρο (N/m) και συνολικό συντελεστή απόσβεσης C νιούτον/μέτρο και δευτερόλεπτο (N/mS). Έστω Z η κατακόρυφη μετακίνηση της αναρτημένης μάζας. Η εξίσωση κίνησης για την ελεύθερη ταλάντωση της μάζας αυτής είναι:

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

Η συχνότητα της ταλάντωσης της αναρτημένης μάζας είναι:

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

Η απόσβεση είναι κρίσιμη όταν $C = C_0$,

όπου

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

Ο συντελεστής απόσβεσης ως κλάσμα της κρίσιμης απόσβεσης είναι C/C_0 .

Κατά την ελεύθερη μη συντηρούμενη ταλάντωση της ανηρτημένης μάζας, η κατακόρυφη κίνηση της μάζας ακολουθεί αποσβεννυμένη ημιτονοειδή καμπύλη (σχήμα 2). Η συχνότητα μπορεί να υπολογιστεί αν μετρηθεί ο χρόνος για όσους κύκλους ταλάντωσης είναι δυνατό να παρατηρηθούν. Η απόσβεση μπορεί να υπολογιστεί αν μετρηθούν τα ύψη των διαδοχικών κορυφών της ταλάντωσης προς την αυτήν κατεύθυνση. Εάν τα πλάτη των κορυφών του πρώτου και του δεύτερου κύκλου της ταλάντωσης είναι A_1 και A_2 , ο συντελεστής απόσβεσης D δίδεται από τη σχέση:

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

όπου $\ln$ είναι ο φυσικός λογάριθμος του συντελεστή πλάτους.

4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

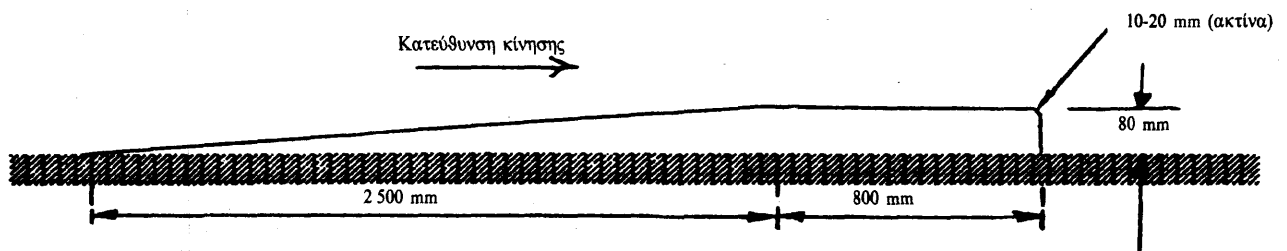
Προκειμένου να καθοριστούν με δοκιμή ο συντελεστής απόσβεσης D , ο συντελεστής απόσβεσης όταν έχουν αφαιρεθεί οι αποσβεστήρες κραδασμών και η συχνότητα F της ανάρτησης, το όχημα φορτωμένο πρέπει:

- να οδηγηθεί με χαμηλή ταχύτητα ($5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$) υπεράνω βαθμίδας ύψους 80 mm , της οποίας η κατατομή φαίνεται στο σχήμα 1. Η μη συντηρούμενη ταλάντωση που θα αναλυθεί για τη μέτρηση της συχνότητας και της απόσβεσης είναι εκείνη που παρατηρείται αμέσως μόλις οι τροχοί του κινητήριου άξονα υπερβούν τη βαθμίδα ή
- με δυνάμεις ασκούμενες στο πλαίσιο του, να ωθηθεί προς τα κάτω μέχρις ότου το φορτίο στον κινητήριο άξονα φτάσει σε τιμή 50% μεγαλύτερη από την τιμή του μέγιστου στατικού φορτίου. Το όχημα που ωθείται προς τα κάτω απελευθερώνεται απότομα και αναλύεται η ταλάντωση που προκύπτει ή
- με δυνάμεις ασκούμενες στο πλαίσιο του, να ωθηθεί προς τα άνω μέχρις ότου η ανηρτημένη μάζα να ανυψωθεί κατά 80 mm άνωθεν του κινητήριου άξονα. Το όχημα που ωθείται με τον τρόπο αυτό προς τα άνω, αφήνεται απότομα και αναλύεται η ταλάντωση που προκύπτει ή
- να υποστεί άλλου είδους δοκιμές, των οποίων την ισοδυναμία ο κατασκευαστής έχει αποδείξει ικανοποιητικά στην τεχνική υπηρεσία.

Στο όχημα όπου πραγματοποιείται η δοκιμή πρέπει, μεταξύ κινητήριου άξονα και πλαισίου, αμέσως υπεράνω του κινητήριου άξονα, να έχει τοποθετηθεί αισθητήρας κατακόρυφων μετατοπίσεων. Η ανάγνωση του ίχνους επιτρέπει, αφενός, να μετρηθεί το χρονικό διάστημα μεταξύ των κορυφών της πρώτης και της δεύτερης δύθισης και, αφετέρου, να ληφθεί έτσι η συχνότητα F και ο συντελεστής πλάτους ώστε να προκύψει η απόσβεση. Για τους συζευγμένους κινητήριους άξονες, πρέπει να τοποθετηθούν αισθητήρες μετατοπίσεων μεταξύ κάθε κινητήριου άξονα και του πλαισίου, αμέσως επάνω από τον άξονα.

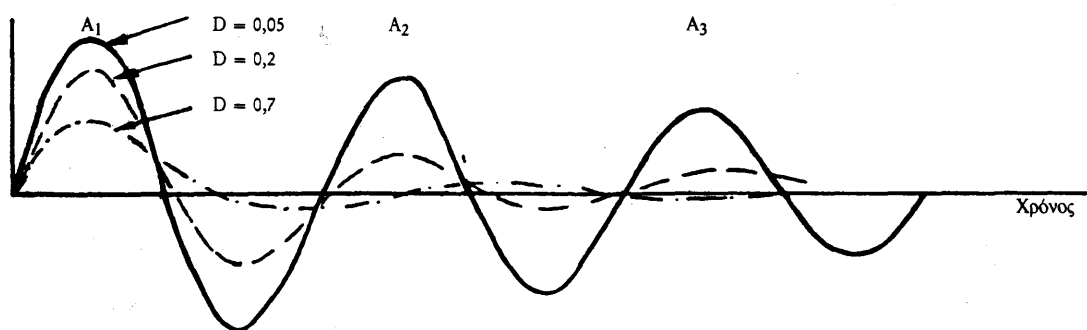
Σχήμα 1

Βαθμίδα του εδάφους για δοκιμές ανάρτησης



Σχήμα 2

Αποσβεννυμένη μη συντηρούμενη απόκριση



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III**ΠΙΝΑΚΙΔΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 6 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΣΤΟΙΧΕΙΟ α)**

I. Η πινακίδα σχετικά με τις διαστάσεις, στερεώνεται στο μέτρο του δυνατού, δίπλα στην πινακίδα που προβλέπεται στην οδηγία 76/114/ΕΟΚ και περιλαμβάνει τις ακόλουθες ενδείξεις:

1. Όνομα του κατασκευαστή⁽¹⁾.
2. Αριθμό αναγνώρισης του οχήματος⁽¹⁾.
3. Μήκος του οχήματος με κινητήρα, του ρυμουλκούμενου ή του ημιρυμουλκούμενου (L).
4. Πλάτος του σχήματος με κινητήρα, του ρυμουλκούμενου ή του ημιρυμουλκούμενου (W).
5. Στοιχεία για τη μέτρηση του μήκους συνδυασμών οχημάτων
 - απόσταση (a) μεταξύ του εμπρόσθιου μέρους του οχήματος με κινητήρα και του κέντρου του συστήματος ζεύξης (αγκιστρο ή πεταλο ζεύξης) στην περίπτωση πετάλου πολλυπλών σημείων ζεύξης πρέπει να αναγράφονται οι ελάχιστες και οι μέγιστες τιμές (a_{max} και a_{min}).
 - απόσταση (b) μεταξύ του κέντρου του συστήματος ζεύξης του ρυμουλκούμενου (δακτύλιος) ή του ημιρυμουλκούμενου (πέιρος ζεύξης) και του οπίσθιου μέρους του ρυμουλκούμενου ή του ημιρυμουλκούμενου στην περίπτωση συστήματος με πολλαπλά σημεία ζεύξης πρέπει να αναγράφονται οι ελάχιστες και μέγιστες τιμές (b_{min} και b_{max}).

Το μήκος των συνδυασμών οχημάτων μετράται όταν το όχημα με κινητήρα, το ρυμουλκούμενο ή το ημιρυμουλκούμενο διατάσσονται σε ευθεία γραμμή.

II. Οι τιμές που αναφέρονται στο αποδεικτικό συμμόρφωσης πρέπει να επαναλαμβάνουν ακριβώς τα εξαγομενα των μετρήσεων που πραγματοποιήθηκαν απευθείας στο όχημα.

⁽¹⁾ Οι ενδείξεις αυτές δεν χρειάζεται να επαναλαμβάνονται όταν το όχημα είναι εφοδιασμένο με μία μόνη πινακίδα που περιλαμβάνει και τα στοιχεία που αφορούν το βάρος και τα στοιχεία που αφορούν τις διαστάσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV**ΜΕΡΟΣ Α****ΚΑΤΑΡΓΗΘΕΙΣΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ**

(που αναφέρονται στο άρθρο 9)

Οδηγία 85/3/ΕΟΚ για τα δάρη, τις διαστάσεις και ορισμένα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά ορισμένων οδικών οχημάτων και τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις:

- Οδηγία 86/360/ΕΟΚ,
- Οδηγία 88/218/ΕΟΚ,
- Οδηγία 89/338/ΕΟΚ,
- Οδηγία 89/460/ΕΟΚ,
- Οδηγία 89/461/ΕΟΚ,
- Οδηγία 91/60/ΕΟΚ,
- Οδηγία 92/7/ΕΟΚ.

Οδηγία 86/364/ΕΟΚ σχετικά με το αποδεικτικό συμμόρφωσης των σχημάτων προς τις διαστάσεις της οδηγίας 85/3/ΕΟΚ για τα δάρη, τις διαστάσεις και ορισμένα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά ορισμένων οδικών οχημάτων.

ΜΕΡΟΣ Β

Οδηγία

85/3/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 2 της 3. 1. 1985, σ. 14)

86/360/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 217 της 5. 8. 1986, σ. 19)

86/364/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 221 της 7. 8. 1986, σ. 48)

88/218/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 98 της 15. 4. 1988, σ. 48)

89/338/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 142 της 25. 5. 1989, σ. 3)

89/460/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 226 της 3. 8. 1989, σ. 5)

89/461/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 226 της 3. 8. 1989, σ. 7)

91/60/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 37 της 9. 2. 1991, σ. 37)

92/7/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 57 της 2. 3. 1992, σ. 29)

Λήξη προθεσμίας ενσωματώσεως

1 Ιουλίου 1986

1 Ιανουαρίου 1990

1 Ιουλίου 1991

1 Ιανουαρίου 1992

1 Ιανουαρίου 1993

—

29 Ιουλίου 1987

1 Ιανουαρίου 1989

1 Ιανουαρίου 1992

1 Ιανουαρίου 1993/31 Δεκεμβρίου 1992

1 Ιανουαρίου 1991

1 Οκτωβρίου 1991

1 Ιανουαρίου 1993

Παρούσα οδηγία	85/3/ΕΟΚ	86/360/ΕΟΚ	86/364/ΕΟΚ	88/218/ΕΟΚ	89/338/ΕΟΚ	89/460/ΕΟΚ	89/461/ΕΟΚ	91/60/ΕΟΚ	92/7/ΕΟΚ
Άρθρο 11	Άρθρο 9								
Παράρτημα 1	Παράρτημα 1								
Σημείο 1	Σημείο 1								
Σημείο 1.1								Άρθρο 1 παράγραφος 2	
Σημείο 1.2 στοιχείο α)									
Σημείο 1.2 στοιχείο δ)				Άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχείο δ)					
Σημεία 1.3 έως 1.5	Σημεία 1.3 έως 1.5								
Σημείο 1.6							Άρθρο 1 παράγραφος 3		
Σημεία 1.7 έως 1.8							Άρθρο 1 παράγραφος 3		
Σημείο 2 έως 2.2.1 στοι- χείο δ)	Σημείο 2-2.2.1 στοιχείο δ)								
Σημείο 2.2.1 στοιχείο γ)									
Σημείο 2.2.2 στοιχείο α) έως γ)	Σημείο 2.2.2 στοιχεία α) έως γ)								
Σημείο 2.2.2 στοιχείο δ)									
Σημείο 2.2.3 Σημείο 2.2.4.1					Άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο δ)				
Σημείο 2.2.4.2									Άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α)
Σημείο 2.3 Σημείο 2.3.1					Άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο γ)				
Σημείο 2.3.2 Σημείο 2.3.3									Άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχεία δ) και γ)

Παρούσα οδηγία	85/3/ΕΟΚ	86/360/ΕΟΚ	86/364/ΕΟΚ	88/218/ΕΟΚ	89/338/ΕΟΚ	89/460/ΕΟΚ	89/461/ΕΟΚ	91/60/ΕΟΚ	92/7/ΕΟΚ
Σημείο 2.4					Άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο γ)				
Σημείο 3									
Σημείο 3.3.2	Σημείο 3 Σημείο 3.3.2								
Σημείο 3.4		Άρθρο 1 παράγραφος 3							
Σημείο 3.4.1									
Σημείο 3.4.2					Άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο δ)				
Σημείο 3.5.2									
Σημείο 3.5.3									Άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο δ)
Σημεία 4 έως 4.2	Σημεία 4 έως 4.2								
Σημείο 4.3					Άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο ε)				
Σημείο 4.4							Άρθρο 1 παράγραφος 4		
Παράρτημα II									Παράρτημα III
Παράρτημα III			Παράρτημα						