

II

(Forberedende retsakter)

KOMMISSIONEN

Forslag til Rådets direktiv om største tilladte vægt og dimensioner for vej køretøjer over 3,5 ton i brug i Fællesskabet

(94/C 38/03)

KOM(93) 679 endelig udg. — SYN 486

(Forelagt af Kommissionen den 15. januar 1994)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 75,

under henvisning til forslag fra Kommissionen,

i samarbejde med Europa-Parlamentet,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg, og

ud fra følgende betragtninger:

I Rådets direktiv 85/3/EØF⁽¹⁾ om vægt, dimensioner og visse andre tekniske data for visse landevejskøretøjer, som er anført i bilag I, er der ved flere lejligheder foretaget omfattende ændringer, direktivet bør derfor af hensyn til overskueligheden og af praktiske hensyn kodificeres og samles med rådsdirektiv 86/364/EØF til én tekst;

forskellene mellem de i medlemsstaterne gældende normer for vægt og dimensioner for landevejskøretøjer til erhvervsformål er af en sådan art, at de kan forringe konkurrencevilkårene og besværliggøre trafikken mellem medlemsstaterne;

i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet bør der på EF-plan tages skridt til at fjerne sådanne hindringer i hele EF;

der er som led i den fælles transportpolitik fastsat fælles normer for vægt, dimensioner og visse andre data for visse køretøjer, således at disse køretøjer bliver bedre egnede til transport mellem medlemsstaterne;

disse normer er udtryk for en ligevægt mellem en rationel og økonomisk anvendelse af nævnte landevejskøretøjer til erhvervsformål, behovet for vedligeholdelse af infrastrukturanlæg og kravene til færdselssikkerheden;

for at sikre ensartet anvendelse af direktivets bestemmelser om særlig tilladelse for køretøjer eller vogntog til udelelig last må dette udtryk harmoniseres;

enheden ton er almindeligt anerkendt som enhed til måling af køretøjers vægt; den benyttes derfor i dette direktiv, selv om det erkendes, at den formelt korrekte vægtenhed er newton;

af hensyn til det indre markeds oprettelse og funktion bør direktivet udvides til også at gælde for national transport, eftersom det indeholder bestemmelser om køretøjsparametre, der påvirker konkurrencevilkårene i transportsektoren kraftigt, nemlig de største tilladte dimensioner for køretøjer og vogntog og totalvægten for 4-, 5- og 6-akslede vogntog;

for andre vægtparametre kan medlemsstaterne på deres område fastsætte grænser for køretøjer i indenlandsk trafik, som er højere end vægtgrænserne i direktivet;

den største tilladte bredde på 2,50 m giver undertiden for lidt indvendig plads til effektiv lastning af paller, hvilket har givet anledning til, at medlemsstaterne anvender større tolerancer i deres lovgivning for indenlandsk trafik; af denne årsag er der for at opnå klare tekniske krav behov for en generel tilpasning til den faktiske situation under hensyn til kravenes trafiksikkerhedsmæssige aspekter;

for at tilskynde til brug af transportmidler, der giver mindre slid på infrastrukturanlæg, er det på baggrund af den tekniske udvikling inden for akselkonfigurationer

(¹) Senest ændret ved Rådets direktiv 92/7/EØF.

hensigtsmæssigt at hæve den største tilladte totalvægt for 6-akslede vogntog, der opfylder kriterierne for vejvenlig affjedring;

direktiverne om typegodkendelse af lastbiler har yderligere nærmet sig færdiggørelse; derfor bør krav om overensstemmelse med hensyn til de andre parametre end vægt og dimensioner, der er fastsat i bilag II til direktiv 85/3/EØF, udgå;

en sådan ændring er også påkrævet for at undgå bestemmelser, der er i modstrid med internationale konventioner om vejtransport og trafik;

for køretøjer, der anvendes eller agtes anvendt til transport af en udelelig last, der overstiger vægt- og dimensionsgrænserne i bilag I, skal en kompetent myndighed udpeget af den enkelte medlemsstat give brugstilladelse;

forskellige nationale bestemmelser for køretøjers lastoverhæng skønnes ikke at skabe nogen forvridding og bør derfor ikke harmoniseres på nuværende tidspunkt, selv om der muligvis senere bør vedtages EF-bestemmelser herom;

i de tilfælde, hvor der i en medlemsstat findes en klart afgrænset gods- eller persontransportsektor, som ikke væsentligt berører konkurrencen i den internationale transport, og hvor der benyttes køretøjer eller vogntog med større dimensioner eller højere totalvægt end de i direktivet fastsatte, bør der til denne sektor kunne gives dispensation fra direktivets bestemmelser, efter at Kommissionen og de øvrige medlemsstater er underrettet derom;

der bør kunne gives tidsbegrænset dispensation til forsøg med teknologiske nyskabelser, der medfører højere vægt eller større dimensioner end de i direktivet fastsatte, efter at Kommissionen og de øvrige medlemsstater er underrettet derom;

køretøjer, som er taget i brug inden tilpasningen af direktivet, og som på grund af tidligere gældende nationale bestemmelser eller målemetoder overskrider vægt- eller dimensionsgrænserne deri, bør i en overgangsperiode fortsat tillades anvendt til transport i den medlemsstat, de er registreret i;

der kan for køretøjer, der er registreret i en bestemt medlemsstat, gælde supplerende tekniske betingelser vedrørende vægt og dimensioner for erhvervskøretøjer; sådanne betingelser må ikke udgøre en hindring for erhvervskøretøjers anvendelse til transport mellem medlemsstaterne;

for at lette kontrollen med, at direktivets bestemmelser er overholdt, skal det sikres, at der i køretøjerne findes et bevis for sådan overensstemmelse;

direktivet må ikke berøre medlemsstaternes forpligtelser for så vidt angår gennemførelsen og anvendelsen af bestemmelserne som anført i bilag IV, del B —

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

1. Dette direktiv finder anvendelse, for så vidt angår

a) dimensioner for køretøjer, som er beregnet til kørsel på vej, som har mindst fire hjul og er konstrueret til en hastighed på over 25 km/h, og som er bestemt:

— enten til godstransport, når de har en tilladt totalvægt på over 3,5 tons

— eller til personbefordring, når de har mere end ni siddepladser, inklusive førerens

b) vægt og visse andre data for de køretøjer, som er omhandlet i litra a) og specificeret i bilag I, punkt 2.

2. Alle vægtangivelserne i bilag I er at betragte som kørselsnormer og angår derfor belæsningsforholdene og ikke produktionsnormerne, som vil blive fastlagt i et senere direktiv.

Artikel 2

I dette direktiv forstås ved:

— »motorkøretøj«: ethvert selvstændigt motordrevet køretøj til kørsel på vej

— »påhængsvogn«: ethvert påhængskøretøj bestemt til at blive trukket af et motorkøretøj, bortset fra sættevogne, og som er konstrueret og indrettet til godstransport

— »sættevogn«: ethvert påhængskøretøj, som er konstrueret til at kobles til et motorkøretøj, således at påhængskøretøjet delvis hviler på det trækkende køretøj, og således at en væsentlig del af dets vægt og af dets last hviler på det trækkende køretøj, og som er konstrueret og indrettet til godstransport

— »vogntog«:

— enten et påhængsvognstog bestående af et motorkøretøj med tilkoblet påhængsvogn

— eller et sættevognstog bestående af et trækkende motorkøretøj og en tilkoblet sættevogn

- »kølevogn med svær sidevæg«: ethvert køretøj, hvis faste eller aftagelige kølekasse er specielt udstyret til transport af varer ved en kontrolleret temperatur i overensstemmelse med klasse B, C, E og F i traktaten af 1. september 1970 om international transport af letfordærlige levnedsmidler og om det specielle materiel, som skal bruges til sådan transport (ATP), og hvis sidevægges tykkelse inklusive isolering mindst udgør 45 mm
- »bus«: et køretøj med mere end ni siddepladser, inklusive førerens, som er konstrueret og indrettet til befordring af passagerer og deres bagage. Køretøjet kan have én eller to etager og kan også trække en bagagepåhængsvogn
- »ledbus«: en bus sammensat af to stive dele, der er forbundet med hinanden ved en ledsektion. Der er i et sådant køretøj indbyrdes forbindelse mellem passagersektionerne i de to stive dele. Via ledsektionen kan de rejsende frit bevæge sig fra den ene passagersektion til den anden. Sammenkobling og adskillelse af passagersektionerne må kunne udføres på et værksted
- »største tilladte dimensioner«: de største dimensioner ved hvilke et køretøj af myndighederne i den stat, hvor køretøjet er registreret eller taget i brug, er tilladt til anvendelse i henhold til dette direktiv
- »tilladt totalvægt«: den største vægt ved hvilken et køretøj i belæsset stand af myndighederne i den stat, hvor køretøjet er registreret eller taget i brug, er tilladt til anvendelse i henhold til dette direktiv
- »tilladt akseltryk«: det største tryk, overført fra en enkelt aksel eller akselgruppe, i belæsset stand, ved hvilket et køretøj af myndighederne i den stat, hvor køretøjet er registreret eller taget i brug, er tilladt til anvendelse i henhold til dette direktiv
- »udelelig last«: en last, som ved transport ad vej ikke kan deles op i to eller flere laster uden unødige omkostninger eller risiko for beskadigelse, og som på grund af sine dimensioner eller sin masse ikke kan transporteres på et motorkøretøj, en påhængsvogn eller et vogntog under overholdelse af alle direktivets forskrifter
- »1 ton«: den vægt, som en masse på 1 ton svarer til, dvs. en kraft på 9,8 kilonewton (kN)

- i dette direktiv skal alle de største tilladte dimensioner i bilag I måles i overensstemmelse med bilag I til direktiv 70/156/EØF som ændret ved direktiv 92/53/EØF.

Artikel 3

1. Medlemsstaterne må ikke på grund af vægt og dimensioner afvise eller forbyde anvendelse på deres område af køretøjer, der er registreret eller taget i brug i en medlemsstat, såfremt køretøjerne er i overensstemmelse med de i bilag I anførte grænseværdier.

Disse bestemmelser finder anvendelse også selv om:

- a) disse køretøjer ikke opfylder den pågældende medlemsstats krav med hensyn til sådanne vægt- og dimensionsforhold, som ikke er omfattet af bilag I
- b) myndighederne i den medlemsstat, i hvilken køretøjerne er registreret eller taget i brug, har tilladt grænseværdier, som overstiger de i bilag I fastsatte.

2. Bestemmelsen i stk. 1, litra a), berører dog ikke en medlemsstats adgang til med de begrænsninger, der følger af fællesskabsretten, at kræve, at køretøjer, der er registreret eller taget i brug på dens eget område, skal overholde de nationale forskrifter med hensyn til sådanne vægt- og dimensionsforhold, som ikke er omfattet af bilag I.

Artikel 4

1. Medlemsstaterne må ikke tillade normal brug af køretøjer og vogntog på deres område, hvis de overskrider grænserne i bilag I, punkt 1, 2.2 og 4.4.
2. Medlemsstaterne kan tillade brug af køretøjer og vogntog på deres område, selv om de overskrider grænserne i bilag I, punkt 2.1, 2.3, 2.4, 3, 4.1, 4.2 eller 4.3.
3. Brug af køretøjer og vogntog, der overskrider de nævnte grænser, må kun finde sted, hvis køretøjet eller vogntoget er belæsset eller agtes belæsset med en udelelig last, og i så fald kun med særlig tilladelse, der meddeles af den kompetente myndighed uden forskelsbehandling.
4. Medlemsstaterne kan tillade, at køretøjer eller vogntog til gods- eller persontransport, som benyttes til transportvirksomhed, der ikke væsentligt påvirker den internationale konkurrence i transportsektoren, over-

skrider de i bilag I, punkt 1, 2.2 og 4.4, fastsatte grænser for vægt og dimensioner. De skal underrette de øvrige medlemsstater og Kommissionen herom.

5. Køretøjer eller vogntog, hvori der indgår ny teknologi eller nye koncepter, kan få tilladelse til at udøve lokal transportvirksomhed i en forsøgsperiode, selv om en eller flere af direktivets bestemmelser ikke er opfyldt. De skal underrette de øvrige medlemsstater og Kommissionen herom.

6. Medlemsstaterne kan tillade brug af køretøjer og vogntog til gods- og persontransport, som er registreret inden 1. januar 1995 på grundlag af tidligere gældende afvigende nationale bestemmelser eller målemetoder, på den pågældende medlemsstats område med større vægt eller dimensioner end de i bilag I, henholdsvis punkt 2.2 og 4.4, anførte indtil 31. december 2000.

Artikel 5

1. Med henblik på artikel 3 skal sættevognstog, der er taget i brug inden den 1. januar 1991, og som ikke opfylder de nye bestemmelser i punkt 1.6 og 4.4 i bilag I, anses for at være i overensstemmelse med disse bestemmelser, såfremt den samlede længde ikke overstiger 15,50 m.

2. Med henblik på artikel 3 skal påhængsvogntog, hvis motorkøretøj er taget i brug inden den 31. december 1991, og som ikke opfylder bestemmelserne i punkt 1.7 og 1.8 i bilag I, indtil den 31. december 1998 anses for at være i overensstemmelse med disse bestemmelser, når den samlede længde ikke overstiger 18,00 m.

Artikel 6

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at de i artikel 2 omhandlede køretøjer, som er i overensstemmelse med dette direktiv, forsynes med et af de i litra a), b) og c), omhandlede beviser:

a) en kombination af følgende to skilte:

— et »fabrikationsskilt«, der er udformet og anbragt i overensstemmelse med direktiv 76/114/EØF

— et skilt vedrørende dimensionerne, der er i overensstemmelse med bilag III og udformet og anbragt i overensstemmelse med direktiv 76/114/EØF

b) et enkelt skilt, der er udformet og anbragt i overensstemmelse med direktiv 76/114/EØF, og som indeholder samme oplysninger som de to i litra a) nævnte skilte

c) et enkelt dokument, der er udstedt af den kompetente myndighed i den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret eller taget i brug. Dette dokument skal indeholde de samme rubrikker og oplysninger som dem, der er anført på de i litra a) nævnte skilte. Det skal opbevares forsvarligt på et sted, der er let tilgængeligt for kontrol.

2. Såfremt køretøjets data ikke længere svarer til dem, der er anført på overensstemmelsesbeviset, træffer den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret, de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at overensstemmelsesbeviset ændres.

3. De i stk. 1 omhandlede skilte og dokumenter anerkendes af medlemsstaterne som det bevis for køretøjernes overensstemmelse, der er foreskrevet i dette direktiv.

4. Køretøjer, der er forsynet med overensstemmelsesbevis, kan underkastes

— for så vidt angår de fælles normer for vægt: stikprøvekontrol

— for så vidt angår de fælles normer for dimensioner: kontrol, udelukkende når der foreligger mistanke om, at de ikke er i overensstemmelse med dette direktiv.

5. I den midterste kolonne på overensstemmelsesbeviset vedrørende vægt skal anføres de fællesskabsnormer for vægt, der gælder for det pågældende køretøj.

For køretøjer, der er omhandlet i punkt 2.2.2, litra c) i bilag I, anføres udtrykket »44 tons« i parentes under den tilladte totalvægt for vogntoget.

6. En medlemsstat kan, når det drejer sig om køretøjer, der er registreret eller taget i brug på dens område, undtagen køretøjer, der er omfattet af punkt 2.2 i bilag I, bestemme, at den tilladte totalvægt i henhold til nationale retsfor skrifter skal angives i overensstemmelsesbeviset i venstre kolonne, og at den teknisk tilladte vægt skal angives i højre kolonne.

Artikel 7

Dette direktiv er ikke til hinder for anvendelse af de bestemmelser, der i hver medlemsstat gælder for kørsel på vej, og som tillader en begrænsning af køretøjers vægt og/eller dimensioner på visse veje eller vej anlæg, uanset i hvilken stat disse køretøjer er registreret.

Artikel 8

Bestemmelserne i artikel 3 finder indtil den 31. december 1998 ikke anvendelse i Irland og Det Forenede Kongerige:

— for så vidt angår de normer, der er anført i punkt 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 og 3.3.2 i bilag I:

— bortset fra sættevognstog som omhandlet i punkt 2.2.2, såfremt:

i) totalvægten i belæsset stand ikke overstiger 38 tons

ii) trykket på en akselgruppe med tre aksler med den akselafstand, der er nærmere fastsat i punkt 3.3.2 i bilag I, ikke overstiger 22,5 tons

— bortset fra køretøjer som omhandlet i punkt 2.2.3, 2.2.4, 2.3 og 2.4, såfremt totalvægten i belæsset stand ikke overstiger:

i) 35 tons for køretøjer som omhandlet i punkt 2.2.3 og 2.2.4

ii) 17 tons for køretøjer som omhandlet i punkt 2.3.1

iii) 30 tons for køretøjer som omhandlet i punkt 2.3.3 forudsat at de i dette punkt og punkt 4.3 nærmere fastsatte betingelser overholdes

iv) 27 tons for køretøjer som omhandlet i punkt 2.4

— for så vidt angår den norm, der er anført i punkt 3.4 i bilag I, bortset fra køretøjer som omhandlet i punkt 2.2, 2.3 og 2.4 i bilag I, såfremt akseltrykket pr. drivaksel ikke overstiger 10,5 tons.

Artikel 9

De i bilag IV, del A anførte direktiver ophæves, dog således, at de forpligtelser, der i bilag IV, del B, pålægges medlemsstaterne med hensyn til gennemførelsen af nævnte direktiver ikke berøres heraf.

Henvisninger til nævnte direktiver gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses i henhold til den i bilag V anførte sammenligningstabel.

Artikel 10

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv inden 1. januar 1995. De underretter straks Kommissionen herom.

Når medlemsstaterne vedtager disse love og administrative bestemmelser, skal de indeholde en henvisning til dette direktiv, eller de skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for denne henvisning fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 11

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

BILAG I

**TILLADT TOTALVÆGT, TILLADT AKSELTRYK OG STØRSTE TILLADTE DIMENSIONER
SAMT DERMED BESLÆGTEDE DATA FOR KØRETØJER**

1. Største tilladte dimensioner for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra a)

1.1. Største længde

— motorkøretøj	12,00 m
— påhængsvogn	12,00 m
— sættevognstog	16,50 m
— påhængsvogntog	18,35 m
— ledbus	18,00 m

1.2.	<i>Største bredde</i>	
	a) alle køretøjer	2,55 m
	b) kølekasser på kølevogne med svær sidevæg	2,60 m
1.3.	<i>Største højde</i> (alle køretøjer)	4,00 m
1.4.	De i punkt 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 og 4.4 anførte værdier omfatter løse overbygninger og standardiserede ladninger såsom containere (veksellad)	
1.5.	Ethvert motorkøretøj eller vogntog skal under kørsel kunne vende inden for en vendecirkel med en ydre radius på 12,50 m og en indre radius på 5,30 m	
1.6.	Største afstand mellem drejetappens akse og sættevognens bagende	12,00 m
1.7.	Største afstand målt parallelt med påhængsvogntogets længdeakse fra laddets forreste punkt bag ved førerhuset til påhængsvognens bageste punkt minus afstanden mellem motorkøretøjets bagende og påhængsvognens forende	15,65 m
1.8.	Største afstand målt parallelt med påhængsvogntogets længdeakse fra laddets forreste punkt bag ved førerhuset til påhængsvognens bageste punkt	16,00 m
2.	Tilladt totalvægt for køretøjer (i tons)	
2.1.	<i>Køretøjer, der er en del af et vogntog</i>	
2.1.1.	2-akslet påhængskøretøj	18 tons
2.1.2.	3-akslet påhængskøretøj	24 tons
2.2.	<i>Vogntog</i>	
2.2.1.	Påhængsvogntog med 5 eller 6 aksler	
	a) 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet påhængsvogn	40 tons
	b) 3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2-akslet påhængsvogn	40 tons
	c) 3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet påhængsvogn	40 tons 44 tons, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Fællesskabet anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 tons
2.2.2.	5- eller 6-akslede sættevognstog	
	a) 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet sættevogn	40 tons
	b) 3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2-akslet sættevogn	40 tons
	c) 3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2- eller 3-akslet sættevogn, der i kombineret transport medfører en 40-fods ISO container	44 tons

d)	3-akslet motorkøretøj med tilkoblet 3-akslet sættevogn	40 tons 44 tons, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Fællesskabet anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 tons
2.2.3.	4-akslede påhængsvognstog bestående af et 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2-akslet påhængsvogn	36 tons
2.2.4.	4-akslede sættevognstog bestående af et 2-akslet motorkøretøj med tilkoblet 2-akslet sættevogn, hvis sættevognenes indbyrdes akselafstand er:	
2.2.4.1.	1,3 m eller derover, men ikke over 1,8 m	36 tons
2.2.4.2.	over 1,8 m	36 tons + en tolerance på 2 tons når den tilladte totalvægt for motorkøretøjet (18 tons) og den tilladte totalvægt for sættevognens to aksler (20 tons) overholdes, og drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Fællesskabet anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II
2.3.	<i>Motorkøretøjer</i>	
2.3.1.	2-akslede motorkøretøjer	18 tons
2.3.2.	3-akslede motorkøretøjer	25 tons 26 tons, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Fællesskabet anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 tons
2.3.3.	4-akslede motorkøretøjer med to styreaksler	32 tons, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Fællesskabet anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 tons
2.4.	3-akslet ledbus	28 tons
3.	Tilladt akseltryk for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra b) (tons)	
3.1.	<i>Enkelt aksel</i> Enkelt aksel, der ikke er drivaksel	10 tons
3.2.	<i>Akselgruppe med to aksler i påhængsvogne og sættevogne</i> Største samlede akseltryk i en akselgruppe med to aksler må, hvis den indbyrdes akselafstand d) er:	
3.2.1.	mindre end 1,0 m ($d < 1,0$), ikke overstige	11 tons
3.2.2.	1,0 m eller derover, men mindre end 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$), ikke overstige	16 tons
3.2.3.	1,3 m eller derover, men mindre end 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$), ikke overstige	18 tons
3.2.4.	1,8 m eller derover ($1,8 \leq d$), ikke overstige	20 tons

- 3.3. *Akselgruppe med tre aksler i påhængsvogne og sættevogne*
Største samlede akseltryk i en akselgruppe med tre aksler må, hvis den indbyrdes afstand d) mellem akselgruppens aksler er:
- 3.3.1. 1,3 m eller derunder ($d \leq 1,3$), ikke overstige 21 tons
- 3.3.2. mere end 1,3 m, men ikke over 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$), ikke overstige 24 tons
- 3.4. *Drivaksel*
- 3.4.1. Drivaksel på de i punkt 2.2.1 og 2.2.2 nævnte køretøjer 11,5 tons
- 3.4.2. Drivaksel på de i punkt 2.2.3, 2.2.4, 2.3 og 2.4 nævnte køretøjer 11,5 tons
- 3.5. *Akselgruppe med to aksler i motorkøretøjer*
Største samlede akseltryk i en akselgruppe med to aksler må, hvis den indbyrdes akselafstand d) er
- 3.5.1. mindre end 1,0 m ($d < 1,0$), ikke overstige 11,5 tons
- 3.5.2. 1,0 m eller derover, men mindre end 1,3 m ($1,0 \text{ m} \leq d < 1,3 \text{ m}$), ikke overstige 16 tons
- 3.5.3. 1,3 m eller derover, men mindre end 1,8 m ($1,3 \text{ m} \leq d < 1,8 \text{ m}$), ikke overstige 18 tons
19 tons, når drivakslen er forsynet med tvillinghjul og luftaffjedring eller en i Fællesskabet anerkendt tilsvarende affjedring som nærmere fastlagt i bilag II, eller når hver drivaksel er forsynet med tvillinghjul, og den enkelte aksels tilladte tryk ikke overstiger 9,5 tons
4. **Beslægtede data for de køretøjer, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, litra b)**
- 4.1. *Alle køretøjer*
Et køretøjs eller et vogntogs drivakseltryk må ikke være mindre end 25 % af køretøjets eller vogntogets totalvægt, når køretøjet eller vogntoget anvendes i international transport
- 4.2. *Påhængsvogntog*
Afstanden mellem det trækkende køretøjs bageste aksel og den tilkoblede påhængsvogns forreste aksel må ikke være mindre end 3,00 m
- 4.3. *Tilladt totalvægt som funktion af akselafstanden*
Den tilladte totalvægt i tons for et 4-akslet motorkøretøj må ikke overstige fem gange afstanden i meter mellem køretøjets yderste aksler
- 4.4. *Sættevogne:*
Den vandret målte afstand mellem drejetappens akse og et vilkårligt punkt på sættevognens forende må ikke være over 2,04 m.

BILAG II

BETINGELSERNE FOR ÆKVIVALENS MELLEM LUFTAFFJEDRING OG VISSE ANDRE FORMER FOR AFFJEDRING AF KØRETØJERS DRIVAKSEL ELLER DRIVAKSLER

1. DEFINITION AF LUFTAFFJEDRING

Et affjedringssystem anses for at være luftaffjedret, såfremt mindst 75 % af fjedereffekten skyldes luftfjederen.

2. AFFJEDRINGSSYSTEMER, DER SVARER TIL LUFTAFFJEDRING

En affjedring skal opfylde følgende krav for at blive anerkendt som svarende til luftaffjedring:

- 2.1. Under uhindret, transient vertikal lavfrekvent svingning i den affjedrede masse oven over en drivaksel eller bogie skal den målte svingningsfrekvens og dæmpning, når affjedringen er udsat for maksimal belastning, holde sig inden for de grænser, der er nærmere fastsat under punkt 2.2 til 2.5.
- 2.2. Hver aksel skal være forsynet med hydrauliske dæmpere. På en bogie med en akselgruppe med to aksler skal dæmperne placeres således, at bogiens svingninger begrænses mest muligt.
- 2.3. Det gennemsnitlige dæmpningsforhold D skal være over 20 % af den kritiske dæmpning for affjedringen i dens normals tilstand med påmonterede og normalt funktionsdygtige hydrauliske dæmpere.
- 2.4. Affjedringssystemets dæmpningsforhold, dvs. når alle hydrauliske dæmpere er fjernet eller sat ud af funktion, må ikke overstige 50 % af D .
- 2.5. Svingningsfrekvensen for den affjedrede masse oven over drivakslen eller bogien ved uhindret, transient vertikal svingning må ikke overstige 2 Hz.
- 2.6. Svingningsfrekvens og -dæmpning defineres i punkt 3. Prøvemetoderne til måling af frekvens og dæmpning er beskrevet i punkt 4.

3. DEFINITION AF SVINGNINGSFREKVENNS OG DÆMPNING

I forbindelse med denne definition regnes der med en affjedret masse på M kg oven over en drivaksel eller en bogie. Akslen eller bogien har en samlet vertikal stivhed mellem vejoverfladen og den affjedrede masse på k Newton/meter (N/m) og en samlet dæmpningskoefficient på C Newton/meter pr. sekund (N.s/m), idet Z er lig den affjedrede masses vertikale forskydning. Ligningen for den affjedrede masses frie svingninger er:

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

Den affjedrede masses svingningsfrekvens F rad/sek er:

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

Dæmpningen er kritisk, når $C = C_0$, hvor

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

Dæmpningsforholdet, udtrykt som en brøkdelen af den kritiske dæmpning er C/C_0 .

Under den affjedrede masses uhindrede transiente svingning vil massens vertikale bevægelse følge en dæmpet sinusformet kurve (figur 2). Svingningsfrekvensen kan bestemmes ved at måle tiden for så mange svingningscykler, som der kan iagttages. Dæmpningen kan bestemmes ved at måle højden af de på hinanden følgende udsving i samme retning. Hvis størrelsen af udsvingene i første og anden svingningscyklus kaldes A_1 og A_2 , er dæmpningsforholdet D :

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

hvor $\ln$ er den naturlige logaritme af amplitudeforholdet.

4. PRØVEMETODE

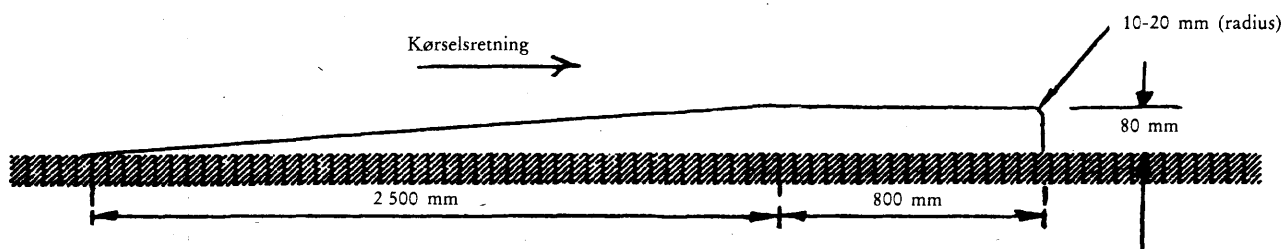
For at man ved en prøve kan finde frem til affjedringssystemets dæmpningsforhold D , dvs. dets dæmpningsforhold med afmonterede dæmpere, og til dets svingningsfrekvens F , bør det belæsede køretøj enten:

- køres ved lav hastighed ($5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$) ned over et 80 mm højt trin med den i figur 1 viste profil; den transiente svingning, der skal undersøges med hensyn til frekvens og dæmpning, optræder umiddelbart efter, at hjulene på drivakslen har passeret trinnet, eller
- trykkes ned ved tryk på chassiset, således at drivakseltrykket andrager 1,5 gange dets maksimale statiske værdi; trykket på køretøjet fjernes pludseligt, og den efterfølgende svingning undersøges, eller
- løftes op ved chassiset, således at den affjedrede masse løftes op til 80 mm over drivakslen; der gives pludselig slip på det løftede køretøj, og den efterfølgende svingning undersøges, eller
- underkastes andre metoder, for så vidt som konstruktøren til den tekniske tjenestes tilfredshed har påvist, at de er ækvivalente.

Køretøjet bør være udstyret med en transducer til måling af vertikal forskydning, der påmonteres mellem drivaksel og chassis lige oven over drivakslen. På baggrund af udsvinget kan tidsintervallet mellem det første og andet kompressionshøjdepunkt måles, hvorved man får frekvensen F , og tillige kan amplitudeforholdet måles, hvorved man får dæmpningsgraden. I forbindelse med bogier med to drivakser bør der påmonteres transducere til måling af den vertikale forskydning mellem hver drivaksel og chassiset direkte oven over drivakslen.

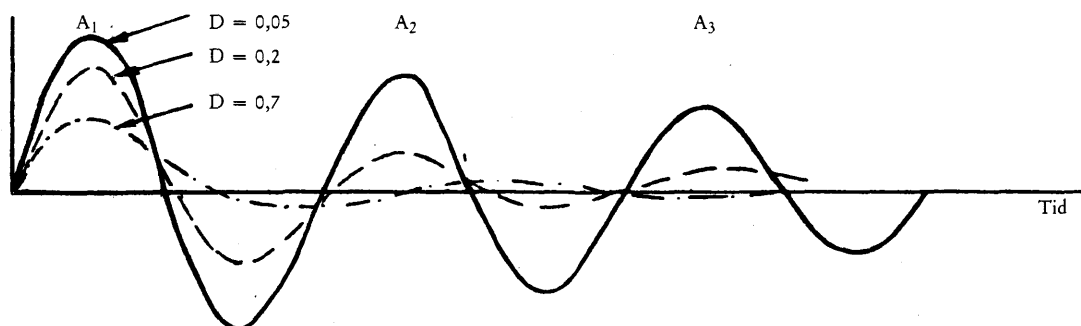
Figur 1

Trin beregnet til affjedringsprøver



Figur 2

En transient dæmpervirkning



*BILAG III***SKILT VEDRØRENDE DIMENSIONERNE, OMHANDLET I ARTIKEL 6, STK. 1, LITRA A)**

I. Skiltet vedrørende dimensionerne, der så vidt muligt skal fastgøres ved siden af det i direktiv 76/114/EØF omhandlede skilt, skal omfatte følgende angivelser:

1. Fabrikantens navn (*),
2. Køretøjets identifikationsnummer (*),
3. Motorkøretøjets, påhængsvognens eller sættevognens længde (L),
4. Motorkøretøjets, påhængsvognens eller sættevognens bredde (W),
5. Data til opmåling af vogntogets længde:
 - afstanden (a) mellem motorkøretøjets forkant og midten af koblingsanordningen (prodskrog eller sættevognskobling); såfremt koblingsanordningen har flere koblingspunkter, angives mindste og største værdi ($a_{\min}$ og $a_{\max}$);
 - afstanden (b) mellem midten af påhængsvognens koblingsanordning (trækøjet) eller sættevognens koblingsanordning (kongetappen) og bagkanten af påhængsvognen eller sættevognen; såfremt koblingsanordningen har flere koblingspunkter, angives mindste og største værdi ($b_{\min}$ og $b_{\max}$).

Vogntogets længde er den målte længde, når motorkøretøjet, påhængsvognen eller sættevognen er anbragt på en ret linje.

II. De værdier, der anføres på overensstemmelsesbeviset, skal nøjagtigt angive de målinger, der er udført direkte på køretøjet.

(*) Disse oplysninger skal ikke gentages, når køretøjet er forsynet med et enkelt skilt med data vedrørende vægt og dimensioner.

BILAG IV

DEL A

OPHÆVEDE DIREKTIVER

(jf. artikel 9)

Direktiv 85/3/EØF om vægt, dimensioner og visse andre tekniske data for visse landevejskøretøjer og de successive ændringer:

- 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 køretøjers overensstemmelse med direktiv 85/3/EØF om vægt, dimensioner og visse andre tekniske data for visse landevejskøretøjer

DEL B

<i>Direktiv</i>	<i>Gennemførelsesfrist</i>
85/3/EØF (EFT nr. L 2 af 3. 1. 1985, s. 14)	1. juli 1986 1. januar 1990 1. juli 1991 1. januar 1992 1. januar 1993
86/360/EØF (EFT nr. L 217 af 5. 8. 1986, s. 19)	—
86/364/EØF (EFT nr. L 221 af 7. 8. 1986, s. 48)	29. juli 1987
88/218/EØF (EFT nr. L 98 af 15. 4. 1988, s. 48)	1. januar 1989
89/338/EØF (EFT nr. L 142 af 25. 5. 1989, s. 3)	1. januar 1992
89/460/EØF (EFT nr. L 226 af 3. 8. 1989, s. 5)	1. januar 1993/31. december 1992
89/461/EØF (EFT nr. L 226 af 3. 8. 1989, s. 7)	1. januar 1991
91/60/EØF (EFT nr. L 37 af 9. 2. 1991, s. 37)	1. oktober 1991
92/7/EØF (EFT nr. L 57 af 2. 3. 1992, s. 29)	1. januar 1993

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 11	Artikel 9								
Bilag I	Bilag I								
Punkt 1	Punkt 1								
Punkt 1.1								Artikel 1, stk. 2	
Punkt 1.2, litra a)									
Punkt 1.2, litra b)				Artikel 1, stk. 2, litra b)					
Punkt 1.3 til 1.5	Punkt 1.3 til 1.5								
Punkt 1.6							Artikel 1, stk. 3		
Punkt 1.7 til 1.8								Artikel 1, stk. 3	
Punkt 2 til 2.2.1, litra b)	Punkt 2 til 2.2.1, litra b)								
Punkt 2.2.1, litra c)									
Punkt 2.2.2, litra a) til c)	Punkt 2.2.2, litra a) til c)								
Punkt 2.2.2, litra d)									
Punkt 2.2.3 til 2.2.4.1					Artikel 1, stk. 5, litra b)				
Punkt 2.2.4.2									Artikel 1, stk. 1, litra a)
Punkt 2.3 til 2.3.1					Artikel 1, stk. 5, litra c)				
Punkt 2.3.2 til 2.3.3									Artikel 1, stk. 1, litra b) til c)

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
Punkt 2.4					Artikel 1, stk. 5, litra c)				
Punkt 3 til 3.3.2	Punkt 3 til 3.3.2								
Punkt 3.4 til 3.4.1		Artikel 1, stk. 3							
Punkt 3.4.2 til 3.5.2					Artikel 1, stk. 5, litra d)				
Punkt 3.5.3									Artikel 1, stk. 1, litra d)
Punkt 4 til 4.2	Punkt 4 til 4.2								
Punkt 4.3					Artikel 1, stk. 5, litra e)				
Punkt 4.4							Artikel 1, stk. 4		
Bilag II									Bilag III
Bilag III			Bilag						