

ΟΔΗΓΙΑ 96/53/ΕΚ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 25ης Ιουλίου 1996

σχετικά με τον καθορισμό, για ορισμένα οδικά οχήματα που κυκλοφορούν στην Κοινότητα, των μέγιστων επιτρεπόμενων διαστάσεων στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές και των μέγιστων επιτρεπόμενων βαρών στις διεθνείς μεταφορές

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

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

την πρόταση της Επιτροπής⁽¹⁾,τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής⁽²⁾,Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 189 Γ της συνθήκης⁽³⁾,

- (1) ότι η οδηγία αριθ. 85/3/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 1984, σχετικά με το βάρος, τις διαστάσεις και ορισμένα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά ορισμένων οδικών οχημάτων⁽⁴⁾ θέσπισε, στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών, κοινά πρότυπα που επιτρέπουν την καλύτερη χρήση των οδικών οχημάτων στις μεταφορές μεταξύ κρατών μελών·
- (2) ότι η οδηγία 85/3/ΕΟΚ τροποποιήθηκε πολλές φορές και σε σημαντική έκταση· ότι για λόγους σαφήνειας και εξορθολογισμού, η εν λόγω οδηγία θα πρέπει, με την ευκαιρία της νέας τροποποίησής της, να αναμορφωθεί ενοποιούμενη σε ένα μόνο κείμενο με την οδηγία 86/364/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Ιουλίου 1986, σχετικά με το αποδεικτικό συμμόρφωσης των οχημάτων προς τις διατάξεις της οδηγίας 85/3/ΕΟΚ⁽⁵⁾·
- (3) ότι οι διαφορές μεταξύ προτύπων που ισχύουν στα κράτη μέλη όσον αφορά τα βάρη και τις διαστάσεις των επαγγελματικών οδικών οχημάτων είναι δυνατόν να έχουν αρνητικές επιπτώσεις στις συνθήκες ανταγωνισμού και να αποτελούν εμπόδιο στην κυκλοφορία μεταξύ κρατών μελών·

(4) ότι, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, θα πρέπει να ληφθούν μέτρα σε κοινοτικό επίπεδο, προκειμένου τέτοιου είδους εμπόδια να εξαλειφθούν·

(5) ότι τα προαναφερθέντα πρότυπα αντανακλούν μια ισορροπία μεταξύ της ορθολογικής και οικονομικής χρήσεως των εν λόγω επαγγελματικών οδικών οχημάτων και των απαιτήσεων συντήρησης της υποδομής, οδικής ασφάλειας και προστασίας του φυσικού και βιοτικού περιβάλλοντος·

(6) ότι θα πρέπει να παραμείνουν για μεγάλη περίοδο σταθερά τα κοινά πρότυπα σχετικά με τις διαστάσεις των οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων·

(7) ότι οι συμπληρωματικές τεχνικές προϋποθέσεις που αφορούν το βάρος και τις διαστάσεις των οχημάτων μπορούν να εφαρμόζονται στα επαγγελματικά οχήματα που έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος· ότι οι προϋποθέσεις αυτές δεν πρέπει να αποτελούν εμπόδιο στην κυκλοφορία των επαγγελματικών οχημάτων μεταξύ των κρατών μελών·

(8) ότι θα πρέπει να διευρυνθεί ο ορισμός των «οχημάτων-ψυγείων με τοιχώματα μεγάλου πάχους» που υπάρχει στο άρθρο 2 της οδηγίας 85/3/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 89/338/ΕΟΚ⁽⁶⁾, προκειμένου να επαφίεται στα κράτη μέλη η δυνατότητα έγκρισης της κυκλοφορίας στο έδαφός τους των οχημάτων-ψυγείων που δεν θα ανταποκρίνονταν πλέον στις απαιτήσεις μόνωσης που καθορίζονται στο εν λόγω άρθρο·

(9) ότι είναι αναγκαίο να διευκρινιστεί η έννοια «αδιαχώριστο φορτίο» προκειμένου να εξασφαλιστεί η ομοιόμορφη εφαρμογή της παρούσας οδηγίας όσον αφορά τις άδειες που χορηγούνται σε οχήματα ή σύνολα οχημάτων που μεταφέρουν τέτοια φορτία·

(10) ότι ο τόνος χρησιμοποιείται και αναγνωρίζεται παγκοσμίως ως μονάδα μέτρησης του βάρους των οχημάτων και ότι συνεπώς εφαρμόζεται και στην παρούσα οδηγία, έστω και αν γίνεται δεκτό ότι η τυπική μονάδα βάρους είναι το newton·

(11) ότι, στο πλαίσιο της υλοποίησης της εσωτερικής αγοράς, το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας θα πρέπει να επεκταθεί στις εθνικές μεταφορές, στο βαθμό που αφορά χαρακτηριστικά τα οποία επηρεάζουν σημαντικά τις προϋποθέσεις ανταγωνισμού στον τομέα των μεταφορών, και ιδίως τις τιμές σχετι-

(1) ΕΕ αριθ. C 38 της 8. 2. 1994, σ. 3 και ΕΕ αριθ. C 247 της 23. 9. 1995, σ. 1.

(2) ΕΕ αριθ. C 295 της 22. 10. 1994, σ. 72.

(3) Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 15ης Νοεμβρίου 1994 (ΕΕ αριθ. C 341 της 5. 12. 1994, σ. 39), κοινή θέση του Συμβουλίου της 8ης Δεκεμβρίου 1995 (ΕΕ αριθ. C 356 της 30. 12. 1995, σ. 13) και απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 14ης Μαρτίου 1996 (ΕΕ αριθ. C 96 της 1. 4. 1996, σ. 233).

(4) ΕΕ αριθ. L 2 της 3. 1. 1985, σ. 14. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 92/7/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 57 της 2. 3. 1992, σ. 29).

(5) ΕΕ αριθ. L 221 της 7. 8. 1986, σ. 48.

(6) ΕΕ αριθ. L 142 της 25. 5. 1989, σ. 3.

κά με το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος και πλάτος των οχημάτων και συνδυασμών οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά εμπορευμάτων

- (12) ότι, για τα άλλα χαρακτηριστικά των οχημάτων, τα κράτη μέλη εξουσιοδοτούνται να εφαρμόζουν στο έδαφός τους τιμές διαφορετικές από εκείνες που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία μόνο για τα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται στις εθνικές μεταφορές·
- (13) ότι το μέγιστο μήκος των οδικών συρμών που χρησιμοποιούν εκτατά συστήματα ζεύξης ανέρχεται στην πράξη σε 18,75 μέτρα σε θέση μέγιστης έκτασης· ότι θα πρέπει να επιτραπεί το ίδιο μέγιστο μήκος για τους οδικούς συρμούς με άκαμπτα συστήματα ζεύξης·
- (14) ότι το μέγιστο επιτρεπόμενο πλάτος των 2,50 μέτρων για τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων ενδέχεται να αφήνει ανεπαρκή εσωτερικό χώρο για την αποτελεσματική φόρτωση παλετών, πράγμα το οποίο οδήγησε στην εφαρμογή διαφορετικών επιπλέον ανοχών στη νομοθεσία των κρατών μελών, όσον αφορά τις εσωτερικές μεταφορές· ότι, επομένως, είναι απαραίτητη γενική προσαρμογή στην ισχύουσα κατάσταση προκειμένου να διασαφηνιστούν οι τεχνικές απαιτήσεις, λαμβάνοντας υπόψη τις πτυχές των χαρακτηριστικών αυτών που αφορούν την οδική ασφάλεια·
- (15) ότι, εάν το μέγιστο πλάτος των οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων καθοριστεί σε 2,55 μέτρα, θα πρέπει να επεκταθεί το πρότυπο αυτό και στα λεωφορεία· ότι, στην περίπτωση των λεωφορείων, θα πρέπει, πάντως, να προβλεφθεί μεταβατική περίοδος προκειμένου οι ενδιαφερόμενοι κατασκευαστές να προσαρμόσουν τα εργαλεία κατασκευής·
- (16) ότι, για να αποφεύγεται η υπερβολική φθορά του οδικού δικτύου και να εξασφαλίζεται η δυνατότητα χειρισμών, καθόσον αφορά την άδεια θέσης σε κυκλοφορία και τη χρησιμοποίηση οχημάτων, πρέπει να προτιμάται η πνευματική ή η ισοδύναμη ανάρτησή από τη μηχανική ανάρτηση· ότι θα πρέπει να αποφεύγεται η υπέρβαση ορισμένων ανώτατων φορτίων ανά άξονα και ότι το όχημα πρέπει να είναι ικανό να πραγματοποιήσει στροφή 360° εντός ορίων αποδεκτών για την ακολουθούμενη οδό·
- (17) ότι είναι σκόπιμο να μπορούν τα κράτη μέλη να επιτρέπουν την κυκλοφορία στο έδαφός τους, για εθνικές μεταφορές εμπορευμάτων, οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων των οποίων οι διαστάσεις αψίστανται εκείνων της παρούσας οδηγίας, εφόσον τα οχήματα αυτά εκτελούν μεταφορές οι οποίες, σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, δηλαδή στις περιπτώσεις μεταφορών με ειδικευμένα οχήματα ή κατά ενότητες·
- (18) ότι, στην περίπτωση μεταφορών κατά ενότητες, θα πρέπει να προβλεφθεί μεταβατική περίοδος για να μπορέσει το κράτος μέλος να προσαρμόσει την οδική υποδομή του·
- (19) ότι τα οχήματα ή συνδυασμοί οχημάτων που κατασκευάζονται με νέες τεχνολογίες ή έννοιες, σύμφωνα με πρότυπα που αψίστανται εκείνων της παρούσας οδηγίας, θα πρέπει να μπορούν να εκτελούν τοπικές μεταφορές για δοκιμαστική περίοδο, η οποία θα επιτρέπει την εκμετάλλευση της τεχνικής προόδου·
- (20) ότι, για τα οχήματα τα οποία τέθηκαν σε υπηρεσία πριν από την ημερομηνία θέσης σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας και τα οποία δεν συμμορφώνονται προς τα χαρακτηριστικά των διαστάσεων που καθορίζονται στην παρούσα οδηγία, λόγω προηγούμενων διαφορετικών εθνικών διατάξεων ή μεθόδων μετρήσεως, πρέπει να επιτρέπεται να εξακολουθήσουν να εξασφαλίζουν υπηρεσίες μεταφορών εντός του κράτους μέλους στο οποίο το όχημα έλαβε άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκε σε κυκλοφορία, για μεταβατική περίοδο·
- (21) ότι σημειώθηκε πρόοδος ενόψει της έκδοσης των οδηγιών σχετικά με την κατά τύπο έγκριση των συνδυασμών οχημάτων με πέντε ή έξι άξονες· ότι, συνεπώς, θα πρέπει να καταργηθούν οι απαιτήσεις συμμόρφωσης προς τα χαρακτηριστικά που δεν αφορούν το βάρος και τις διαστάσεις, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 85/3/ΕΟΚ·
- (22) ότι η τροποποίηση αυτή επιβάλλεται επίσης προκειμένου να αποφευχθεί η αντίφαση των κανόνων προς τις διεθνείς συμβάσεις για τις οδικές μεταφορές και την κυκλοφορία·
- (23) ότι, προκειμένου να διευκολυνθεί ο έλεγχος της συμμόρφωσης με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας, είναι απαραίτητο να διασφαλίζεται ότι τα οχήματα φέρουν αποδεικτικό της συμμόρφωσης αυτής·
- (24) ότι η παρούσα οδηγία δεν επηρεάζει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών σχετικά με τις προθεσμίες για τη μεταφορά στο εθνικό δίκαιο και την εφαρμογή των οδηγιών που αντικαθιστά,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΟΔΗΓΙΑ:

Άρθρο 1

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται:

- α) στις διαστάσεις των οχημάτων με κινητήρα των κατηγοριών M2, M3 και N2 και N3 και των ρυμουλκούμενων τους κατηγορίας 03 και 04, όπως ορίζονται στο παράρτημα II της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1970, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών που αφορούν την έγκριση των οχημάτων με κινητήρα και των ρυμουλκούμενων τους⁽¹⁾·

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 42 της 23. 2. 1970, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 1994.

β) στο βάρος και σε ορισμένα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων που αναφέρονται στο στοιχείο α) και καθορίζονται στο παράρτημα I, σημείο 2 της παρούσας οδηγίας.

2. Όλα τα βάρη, τα οποία αναφέρει το παράρτημα I, αποτελούν κανόνες κυκλοφορίας και επομένως αφορούν τις συνθήκες φόρτωσης και όχι τα πρότυπα παραγωγής, που θα καθορισθούν με 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 βάρους του και του βάρους 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 με κλιματισμό», κάθε όχημα του οποίου οι μόνιμες ή κινητές υπερκατασκευές είναι εξοπλισμένες για τη μεταφορά εμπορευμάτων υπό ελεγχόμενη θερμοκρασία, και του οποίου το πάχος κάθε πλευρικού τοιχώματος, μαζί με τη μόνωση, είναι τουλάχιστον 45 χιλιοστάμετρα,
- «λεωφορείο», κάθε όχημα που διαθέτει περισσότερες από εννέα θέσεις καθήμενων, 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 γίνουν μόνο σε συνεργείο,
- «μέγιστες επιτρεπόμενες διαστάσεις», οι μέγιστες διαστάσεις για τη χρησιμοποίηση οχήματος που προβλέπει το παράρτημα I της παρούσας οδηγίας,

— «μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος», το μέγιστο βάρος για τη χρησιμοποίηση εμφόρτου οχήματος για διεθνείς μεταφορές,

— «μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα», το μέγιστο βάρος για τη χρησιμοποίηση στις διεθνείς μεταφορές, ενός εμφόρτου άξονα ή ομάδας αξόνων,

— «αδιαχώριστο φορτίο», φορτίο το οποίο, για τους σκοπούς της μεταφοράς επί της οδού, δεν μπορεί να διαχωρισθεί σε δύο ή περισσότερα φορτία, χωρίς περιττή δαπάνη ή κίνδυνο καταστροφής και το οποίο, λόγω των διαστάσεων ή των μαζών 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,

— «τόνος», το βάρος που εξασκείται από τη μάζα ενός τόνου και αντιστοιχεί σε 0,9 kilonewtons (KN).

Όλες οι επιτρεπόμενες μέγιστες διαστάσεις που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I μετρούνται σύμφωνα με το παράρτημα I της οδηγίας 70/156/ΕΟΚ, χωρίς θετικό περιθώριο ανοχής.

Άρθρο 3

1. Ένα κράτος μέλος δεν μπορεί να αρνείται ή να απαγορεύει στο έδαφός του τη χρησιμοποίηση:

- για διεθνείς μεταφορές, οχημάτων που έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος, επικαλούμενα λόγους που αφορούν τα βάρη και τις διαστάσεις,
- για εθνικές μεταφορές, οχημάτων μεταφοράς εμπορευμάτων τα οποία έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία σε άλλο κράτος μέλος, επικαλούμενα λόγους που αφορούν τις διαστάσεις,

εφόσον τα εν λόγω οχήματα είναι σύμφωνα προς τις οριακές τιμές που αναφέρονται στο παράρτημα I.

Η διάταξη αυτή εφαρμόζεται 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 που δεν αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 1, μεγαλύτερα από αυτά που καθορίζονται στο παράρτημα I.

2. Ωστόσο, η παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο στοιχείο α) δεν επηρεάζει το δικαίωμα των κρατών μελών, να απαιτούν, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το κοινοτικό δίκαιο, τα οχήματα που έλαβαν άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία στο έδαφός τους να συμμορφώνονται προς τις εθνικές τους διατάξεις σχετικά με το βάρος και τις διαστάσεις που δεν καλύπτονται από το παράρτημα I.

3. Στην περίπτωση των οχημάτων με κλιματισμό, τα κράτη μέλη μπορούν να απαιτήσουν τα οχήματα αυτά να συνοδεύονται από έγγραφο ή πινακίδα πιστοποίησης ATP που προβλέπει η συμφωνία της 1ης Σεπτεμβρίου 1970 σχετικά με τις διεθνείς μεταφορές ευπαθών τροφίμων και με τον ειδικό εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για τις μεταφορές αυτές (ATP).

Άρθρο 4

1. Τα κράτη μέλη δεν επιτρέπουν την κανονική κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων για την εθνική μεταφορά εμπορευμάτων στο έδαφος τους τα οποία δεν συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I σημεία 1.1, 1.2, 1.4 έως 1.8, 4.2 και 4.4.

2. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την κυκλοφορία στο έδαφος τους οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων για την εθνική μεταφορά εμπορευμάτων, τα οποία δεν συμμορφώνονται με τα χαρακτηριστικά που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I σημεία 1.3, 2, 3, 4.1, και 4.3.

3. Η κυκλοφορία οχημάτων ή συνδυασμών τα οποία υπερβαίνουν τις μέγιστες διαστάσεις μπορεί να επιτρέπεται μόνο βάσει ειδικών αδειών που εκδίδονται χωρίς διακρίσεις από τις αρμόδιες αρχές ή βάσει διαδικασιών μη συνεπαγόμενων διακρίσεων που συμφωνούνται για κάθε μεμονωμένη περίπτωση με τις αρχές αυτές, όταν τα οχήματα αυτά ή συνδυασμοί οχημάτων μεταφέρουν ή προορίζονται να μεταφέρουν αδιαχώριστα φορτία.

4. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν την κυκλοφορία στο έδαφος τους οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, και τα οποία εκτελούν ορισμένες εθνικές μεταφορές που δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών, και των οποίων οι διαστάσεις αρίστανται εκείνων που περιλαμβάνονται στο παράρτημα I σημεία 1.1, 1.2, 1.4 έως 1.8, 4.2 και 4.4.

Οι μεταφορές θεωρείται ότι δεν επηρεάζουν σημαντικά τον διεθνή ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών εάν πληρούνται μια εκ των προϋποθέσεων που προβλέπονται στα στοιχεία α) και β):

α) οι μεταφορές πραγματοποιούνται στο έδαφος κράτους μέλους, από εξειδικευμένα οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων, υπό συνθήκες υπό τις οποίες οι εν λόγω μεταφορές δεν εκτελούνται κανονικά από οχήματα προερχόμενα από άλλα κράτη μέλη, π.χ. οι μεταφορές που συνδέονται με την εκμετάλλευση των δασών και τη δασική βιομηχανία·

β) το κράτος μέλος το οποίο επιτρέπει να πραγματοποιούνται μεταφορές στο έδαφος του από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων των οποίων οι διαστάσεις αρίστανται εκείνων που προβλέπει το παράρτημα I, επιτρέπει επίσης τη χρήση οχημάτων με κινητήρα, ρυμουλκούμενων και ημιρυμουλκούμενων συμφώνων προς τις διαστάσεις του παραρτήματος I, συνδυασμένων κατά τρόπον ώστε να μπορούν να επιτύχουν του-

λάχιστον το μήκος φόρτωσης που επιτρέπεται στο εν λόγω κράτος μέλος ώστε όλοι οι μεταφορείς να μπορούν να απολαμβάνουν ίσων συνθηκών ανταγωνισμού (προσέγγιση κατά ενότητας).

Το οικείο κράτος μέλος, το οποίο πρέπει να προσαρμόσει την οδική του υποδομή προκειμένου να είναι σε θέση να ανταποκριθεί στην προβλεπόμενη στο στοιχείο β) προϋπόθεση, μπορεί ωστόσο να απαγορεύει, μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2003 το αργότερο, την κυκλοφορία στο έδαφός του, για εθνικές μεταφορές εμπορευμάτων, οχημάτων ή συνδυασμών οχημάτων που υπερβαίνουν τα ισχύοντα εθνικά πρότυπα όσον αφορά τις διαστάσεις, υπό την επιφύλαξη ότι η εθνική νομοθεσία συνεχίζει να εφαρμόζεται σε όλους τους κοινοτικούς μεταφορείς χωρίς διακρίσεις.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνουν κατ' εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

5. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε οχήματα και συνδυασμούς οχημάτων που ενσωματώνουν νέες τεχνολογίες ή έννοιες που δεν μπορούν να συμμορφώνονται με μία ή πλείονες απαιτήσεις της παρούσας οδηγίας, να πραγματοποιούν ορισμένες τοπικές μεταφορές για δοκιμαστική περίοδο. Τα κράτη μέλη πληροφορούν σχετικά την Επιτροπή.

6. Τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν σε οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων και έχουν λάβει άδεια κυκλοφορίας ή τέθηκαν σε κυκλοφορία πριν από τη θέση σε εφαρμογή της παρούσας οδηγίας να κυκλοφορούν, μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2006, στο έδαφός τους με διαστάσεις που υπερβαίνουν εκείνες που αναφέρονται στο παράρτημα I σημεία 1.1, 1.2, 1.4 έως 1.8, 4.2 και 4.4, λόγω της ύπαρξης διαφορετικών εθνικών διατάξεων ή μεθόδων μετρήσεων.

Άρθρο 5

Με επιφύλαξη του άρθρου 4 παράγραφος 6:

α) για τους σκοπούς του άρθρου 3, τα αρθρωτά οχήματα που τέθηκαν σε κυκλοφορία πριν από την 1η Ιανουαρίου 1991 και τα οποία δεν πληρούν τις διατάξεις των σημείων 1.6 και 4.4 του παραρτήματος I, θεωρείται ότι ανταποκρίνονται προς τις διατάξεις αυτές εφόσον δεν υπερβαίνουν το συνολικό μήκος των 15,50 μέτρων·

β) για τους σκοπούς του άρθρου 3, οι οδικοί συρμοί των οποίων το όχημα με κινητήρα ετέθη σε κυκλοφορία πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 1991 και οι οποίοι δεν πληρούν τις διατάξεις των σημείων 1.7 και 1.8 του παραρτήματος I, θεωρείται, έως τις 31 Δεκεμβρίου 1998, ότι ανταποκρίνονται προς τις διατάξεις αυτές εφόσον δεν υπερβαίνουν το συνολικό μήκος των 18,00 μέτρων.

Άρθρο 6

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλιστεί ότι τα οχήματα που αναφέρονται στο άρ-

θρο 1 και είναι σύμφωνα με την παρούσα οδηγία, είναι εφοδιασμένα με ένα από τα αποδεικτικά που αναφέρονται στα στοιχεία α), β) και γ):

α) το συνδυασμό των εξής δύο πινακίδων:

- «πινακίδα του κατασκευαστή», η οποία καταρτίζεται και τοποθετείται σύμφωνα με την οδηγία 76/114/ΕΟΚ⁽¹⁾,
- πινακίδα για τις διαστάσεις σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙΙ, 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 μόνο 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). Φυλάγεται σε μέρος ευχερώς προσίτιο 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 από την παρούσα οδηγία.

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

- σε δειγματοληπτικούς ελέγχους, όσον αφορά τα κοινά πρότυπα σχετικά με τα βάρη,
- μόνον σε ελέγχους όσον αφορά τα κοινά πρότυπα σχετικά με τις διαστάσεις, εφόσον υπάρχουν υπόνοιες ότι δεν είναι σύμφωνα με την παρούσα οδηγία.

5. Η κεντρική στήλη του αποδεικτικού συμμόρφωσης σχετικά με το βάρος θα αναγράφει, ενδεχομένως, τις κοινοτικές τιμές που ισχύουν για το βάρος του εν λόγω οχήματος. Για τα οχήματα που αναφέρονται στο παράρτημα Ι σημείο 2.2.2. στοιχείο γ), αναγράφεται εντός παρενθέσεων η ένδειξη «44 t» κάτω από το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του συνδυασμού οχημάτων.

6. Κάθε κράτος μέλος μπορεί να αποφασίζει, για κάθε όχημα που λαμβάνει άδεια κυκλοφορίας ή τίθεται σε κυκλοφορία στο έδαφός του, την αναγραφή, στην αριστερή στήλη του αποδεικτικού συμμόρφωσης, των μέγιστων επι-

τρέπόμενων βαρών που προβλέπονται στην εθνική του νομοθεσία και την αναγραφή, στη δεξιά στήλη, των τεχνικά αποδεκτών βαρών.

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 βάρος ή/και τις διαστάσεις των οχημάτων σε ορισμένους δρόμους ή ορισμένα τεχνικά έργα, ανεξάρτητα από το κράτος έκδοσης της άδειας κυκλοφορίας ή θέσης σε κυκλοφορία των οχημάτων αυτών.

Άρθρο 8

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

α) όσον αφορά τα πρότυπα που αναφέρονται στο παράρτημα Ι σημεία 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 και 3.3.2:

— 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 αναφέρεται στο σημείο 3.3.2, 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 αναφέρονται στο σημείο αυτό και στο σημείο 4.3,
- iv) τους 27 τόνους για τα οχήματα που αναφέρονται στο σημείο 2.4,

β) όσον αφορά το πρότυπο που αναφέρεται στο παράρτημα Ι σημείο 3.4, εκτός των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 2.2, 2.3 και 2.4, των οποίων το βάρος ανά κινητήριο άξονα δεν υπερβαίνει τους 10.5 τόνους.

Άρθρο 9

Όσον αφορά το πρότυπο που αναφέρεται στο παράρτημα Ι σημείο 1.2 στοιχείο α), τα κράτη μέλη μπορούν να αρνηθούν ή να απαγορεύσουν τη χρήση στο έδαφός τους, έως τις 31 Δεκεμβρίου 1999, των λεωφορείων πλάτους άνω των 2.50 μέτρων.

Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνουν κατ'εφαρμογή του παρόντος άρθρου. Η Επιτροπή ενημερώνει τα άλλα κράτη μέλη.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 24 της 30. 1. 1976, σ. 1. Οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 78/507/ΕΟΚ της Επιτροπής (ΕΕ αριθ. L 155 της 13. 6. 1978, σ. 31).

Άρθρο 10

Οι οδηγίες που παρατίθενται στο παράρτημα IV μέρος Α καταργούνται την ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 11, με την επιφύλαξη των υποχρεώσεων των κρατών μελών που αφορούν τις προθεσμίες για τη μεταφορά τους στο εσωτερικό δίκαιο που υπενθυμίζονται στο παράρτημα IV μέρος Β.

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

Άρθρο 11

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που είναι αναγκαίες για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία έως τις 17 Σεπτεμβρίου 1997. Πληροφορούν αμέσως την Επιτροπή σχετικά.

Οι διατάξεις αυτές, όταν θεσπίζονται από τα κράτη μέλη, αναφέρονται στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από παρόμοια αναφορά κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομερείς ρυθμίσεις για την αναφορά αυτή καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

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

Άρθρο 12

Η παρούσα οδηγία αρχίζει να ισχύει την ημερά της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Άρθρο 13

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 25 Ιουλίου 1996.

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
H. COVENEY

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

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. | <i>Μέγιστο μήκος:</i> | |
| | — Όχημα με κινητήρα | 12.00 m |
| | — Ρυμουλκούμενο | 12.00 m |
| | — Αρθρωτό όχημα | 16.50 m |
| | — Οδικός συρμός | 18,75 m |
| | — Αρθρωτό λεωφορείο | 18.00 m |
| 1.2. | <i>Μέγιστο πλάτος:</i> | |
| | α) Όχημα οποιουδήποτε τύπου | 2,55 m |
| | β) Υπερκατασκευές οχημάτων με κλιματισμό | 2,60 m |
| 1.3. | Μέγιστο ύψος (όχημα οποιουδήποτε τύπου) | 4,00 m |
| 1.4. | Στις αναφερόμενες στα σημεία 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 και 4.4 διαστάσεις 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 m | |
| 1.6. | Μέγιστη απόσταση μεταξύ του άξονα του πύρου ζεύξης και του οπισθίου άκρου του ημωρυμουλκωμένου | 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 οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκωμένου του συνδυασμού, μείον την απόσταση μεταξύ του οπισθίου άκρου του ρυμουλκού και του εμπροσθίου άκρου του ρυμουλκωμένου | 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 οδήγησης έως το απώτατο οπίσθιο εξωτερικό σημείο του ρυμουλκωμένου του συνδυασμού | 16,40 m |
| 2. | Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος οχημάτων (σε τόνους) | |
| 2.1. | <i>Οχήματα που αποτελούν μέρος συνδυασμού οχημάτων</i> | |
| 2.1.1. | Διαξονικό ρυμουλκούμενο | 18 t |

2.1.2.	Τριαξονικό ρυμουλκούμενο	24 t
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 t
	β) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ρυμουλκούμενο	40 t
2.2.2.	Αρθρωτά οχήματα με πέντε ή έξι άξονες	
	α) Διαξονικό όχημα με κινητήρα με τριαξονικό ημρυμουλκούμενο	40 t
	β) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ημρυμουλκούμενο	40 t
	γ) Τριαξονικό όχημα με κινητήρα με διαξονικό ή τριαξονικό ημρυμουλκούμενο που φέρει, σε περίπτωση συνδυασμένης μεταφοράς, εμπορευματοκιβώτιο ISO 40 ποδών	44 t
2.2.3.	Τετραξονικοί οδικοί συρμοί αποτελούμενοι από διαξονικό όχημα με κινητήρα και από διαξονικό ρυμουλκούμενο	36 t
2.2.4.	Τετραξονικά αρθρωτά οχήματα που αποτελούνται από διαξονικό όχημα με κινητήρα και από διαξονικό ημρυμουλκούμενο, αν η απόσταση των αξόνων του ημρυμουλκούμενου:	
2.2.4.1.	Είναι ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και ίση προς ή μικρότερη από 1,8 m	36 t
2.2.4.2.	Είναι μεγαλύτερη από 1,8 m	36 t + 2 τόνοι ανοχής όταν τηρούνται το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του οχήματος με κινητήρα (18 τόνοι) και με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του δίδυμου άξονα του ημρυμουλκούμενου (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, κατά τον ορισμό του παραρτήματος II
2.3.	<i>Οχήματα με κινητήρα</i>	
2.3.1.	Διαξονικά οχήματα με κινητήρα	18 t
2.3.2.	Τριαξονικά οχήματα με κινητήρα	— 25 t — 26 τόνοι όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές σε κοινοτικό επίπεδο, κατά τον ορισμό του παραρτήματος 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
2.3.3.	Τετραξονικά οχήματα με κινητήρα με δύο κατευθυντήριους άξονες	32 t όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές σε κοινοτικό επίπεδο, κατά τον ορισμό του παραρτήματος 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
2.4.	<i>Τριαξονικά αρθρωτά λεωφορεία</i>	28 t

3.	Μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ανά άξονα των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β) (σε τόνους)	
3.1.	<i>Απλοί άξονες</i> Απλός μη κινητήριος άξονας	10 t
3.2.	<i>Δίδυμοι άξονες ρυμουλκωμένων και ημιρυμουλκωμένων</i> Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των διδύμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d) ανάμεσα στους άξονες είναι:	
3.2.1.	Μικρότερη από 1,0 m ($d < 1,0$)	11 t
3.2.2.	Ίση ή μεγαλύτερη από 1,0 m και μικρότερη από 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 t
3.2.3.	Ίση ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 t
3.2.4.	Ίση ή μεγαλύτερη από 1,8 m ($1,8 \leq d$)	20 t
3.3.	<i>Τριδύμοι άξονες ρυμουλκωμένων και ημιρυμουλκωμένων</i> Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των τριδύμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων είναι:	
3.3.1.	Μικρότερη ή ίση με 1,3 m ($d \leq 1,3$)	21 t
3.3.2.	Μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη ή ίση με 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 t
3.4.	<i>Κινητήριος άξονας</i>	
3.4.1.	Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 2.2.1 και 2.2.2	11,5 t
3.4.2.	Κινητήριος άξονας των οχημάτων που αναφέρονται στα σημεία 2.2.3, 2.2.4, 2.3 και 2.4	11,5 t
3.5.	<i>Δίδυμοι άξονες οχημάτων με κινητήρα</i> Το σύνολο του ανά άξονα βάρους των διδύμων αξόνων δεν πρέπει να υπερβαίνει, αν η απόσταση (d) μεταξύ των αξόνων:	
3.5.1.	Είναι μικρότερη από 1,0 m ($d < 1,0$ m)	11,5 t
3.5.2.	Είναι ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,0 m και μικρότερη από 1,3 m ($1,0 \text{ m} \leq d < 1,3 \text{ m}$)	16 t
3.5.3.	Είναι ίση προς ή μεγαλύτερη από 1,3 m και μικρότερη από 1,8 m ($1,3 \text{ m} \leq d < 1,8 \text{ m}$)	— 18 t — 19 t
	όταν ο κινητήριος άξονας είναι εξοπλισμένος με διπλά ελαστικά και με αναρτήσεις πεπιεσμένου αέρα ή αναρτήσεις αναγνωρισμένες ως ισοδύναμες προς αυτές σε κοινοτικό επίπεδο, κατά τον ορισμό του παραρτήματος 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. **Συναφή χαρακτηριστικά των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β)**
- 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 βάρους του έμφορτου οχήματος ή συνδυασμού οχημάτων όταν χρησιμοποιούνται για διεθνείς μεταφορές
- 4.2. *Οδικόι 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 τετραξονικού οχήματος με κινητήρα δεν μπορεί να υπερβαίνει το πενταπλάσιο της απόστασης σε μέτρα μεταξύ των ακραίων αξόνων του οχήματος
- 4.4. *Ημρυμουλκούμενα*
Η οριζόντια προβολή της απόστασης μεταξύ του άξονα του πύρου ζεύξης και οποιουδήποτε σημείου του εμπροσθεν άκρου του ημρυμουλκούμενου 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 συχνότητες και αποσβέσεις, μετρούμενες όταν 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 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 newton/μέτρο (N/m) και συνολικό συντελεστή απόσβεσης C newton/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 ανηρτημένης μάζας F (rad/sec) 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 αυτή

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:

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

όπου «ln» είναι ο φυσικός λογάριθμος του συντελεστή πλάτους.

4. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΔΟΚΙΜΗΣ

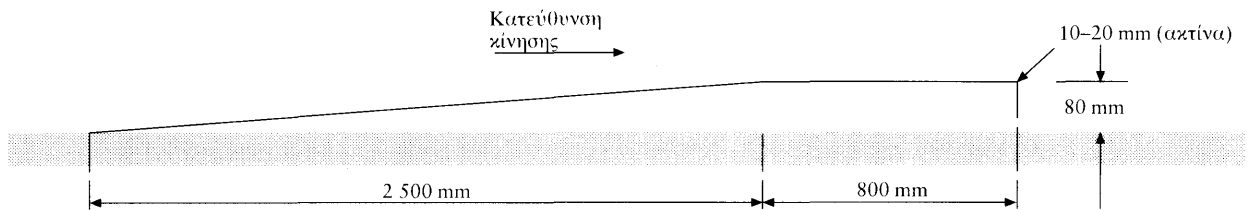
Προκειμένου να καθοριστούν με δοκιμή ο συντελεστής απόσβεσης D , ο συντελεστής απόσβεσης όταν έχουν αφαιρεθεί οι αποσβεστικές κραδασμών και η συχνότητα F της ανάρτησης, το όχημα, φορτωμένο πρέπει:

- α) να οδηγηθεί με χαμηλή ταχύτητα (5 km/h + 1 km/h) υπεράνω βαθμίδας 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
- β) 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
- γ) 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
- δ) 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 επιτρέπεται, αφενός, να μετρηθεί το χρονικό διάστημα μεταξύ των κορυφών της πρώτης και της δεύτερης βύθισης 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.

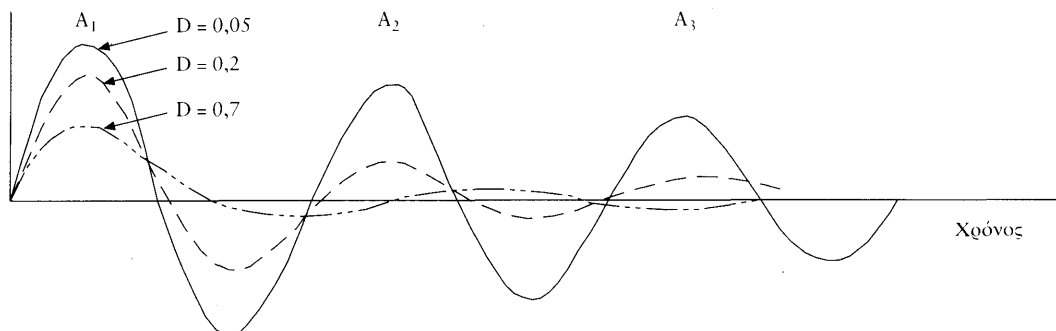
Σχήμα 1

Βαθμίδα του εδάφους για δοκιμές ανάρτησης



Σχήμα 2

Αποσβεννυμένη μη συντηρούμενη απόκριση



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

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 προβλέπει η 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 οχήματος με κινητήρα, του ρυμουλκούμενου ή του ημιρυμουλκούμενου (W).
5. Στοιχεία για τη μέτρηση του μήκους των συνδυασμών οχημάτων:
 - απόσταση (a) μεταξύ του εμπρόσθιου μέρους του οχήματος με κινητήρα και του κέντρου του συστήματος ζεύξης (άγκιστρο ή πέταλο ζεύξης)· στην περίπτωση πετάλου πολλαπλών σημείων ζεύξης, πρέπει να αναγράφονται οι ελάχιστες και οι μέγιστες τιμές (a_{\min} και a_{\max}).
 - απόσταση (b) μεταξύ του κέντρου του συστήματος ζεύξης του ρυμουλκούμενου (δακτύλιος) ή του ημιρυμουλκούμενου (πίρος 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 εξαγόμενα 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 και το βάρος και τα στοιχεία που αφορούν τις διαστάσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΜΕΡΟΣ Α

ΚΑΤΑΡΓΟΥΜΕΝΕΣ ΟΔΗΓΙΕΣ

(που αναφέρονται στο άρθρο 10)

- Οδηγία 85/3/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 1984, σχετικά με το βάρος, τις διαστάσεις και ορισμένα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά ορισμένων οδικών οχημάτων και τις διαδοχικές τροποποιήσεις της:
 - 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 του Συμβουλίου της 24ης Ιουλίου 1986 σχετικά με το αποδεικτικό συμμόρφωσης των οχημάτων προς τις διατάξεις της οδηγίας 85/3/ΕΟΚ σχετικά με το βάρος, τις διαστάσεις και ορισμένα άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά ορισμένων οδικών οχημάτων.

ΜΕΡΟΣ Β

<i>Οδηγία</i>	<i>Λήξη προθεσμίας μεταφοράς στην εθνική νομοθεσία</i>
85/3/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 2 της 3. 1. 1985, σ. 14)	1η Ιουλίου 1986 1η Ιανουαρίου 1990
86/360/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 217 της 5. 8. 1986, σ. 19)	1η Ιανουαρίου 1992
86/364/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 221 της 7. 8. 1986, σ. 48)	29 Ιουλίου 1987
88/218/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 98 της 15. 4. 1988, σ. 48)	1η Ιανουαρίου 1989
89/338/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 142 της 25. 5. 1989, σ. 3)	1η Ιουλίου 1991 1η Ιανουαρίου 1992 1η Ιανουαρίου 1993
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)	1η Ιανουαρίου 1991
91/60/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 37 της 9. 2. 1991, σ. 37)	30 Σεπτεμβρίου 1991
92/7/ΕΟΚ (ΕΕ αριθ. L 57 της 2. 3. 1992, σ. 29)	31 Δεκεμβρίου 1992

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V
ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΙΑΣ

	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
Παρονοια οδηγία									
Άρθρο 1 παράγραφος 1	Άρθρο 1 παράγραφος 1								
Άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α)	—								
Άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β)	Άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο β)								
Άρθρο 1 παράγραφος 2	Άρθρο 1 παράγραφος 2								
Άρθρο 2 υποπαράγραφοι 1-4 και 6-10					Άρθρο 1 παράγραφος 2				
Άρθρο 2 υποπαράγραφοι 5 και 11-12	—								
Άρθρο 2 τελευταίο εδάφιο	—								
Άρθρο 3 παράγραφος 1	—								
Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) και β)	Άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) και β)								
Άρθρο 3 παράγραφος 2	Άρθρο 3 παράγραφος 2								
Άρθρο 3 παράγραφος 3	—								
Άρθρο 4	—								
Άρθρο 5α							Άρθρο 1 παράγραφος 1		
Άρθρο 5β								Άρθρο 1 παράγραφος 1	
Άρθρο 6 παράγραφοι 1-4			Άρθρο 1 παράγραφοι 1-4						

	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
Παράρτημα οδηγία									
Άρθρο 6 παράρτη- φος 5, 6			Άρθρο 2 παράρτη- φος 1, 2						
Άρθρο 7	Άρθρο 6								
Άρθρο 8						Άρθρο 1			
Άρθρο 9-12	—								
Άρθρο 13	Άρθρο 9								
Παράρτημα Ι	Παράρτημα Ι								
Σημείο 1	Σημείο 1								
Σημείο 1.1 υποπαρά- γραφοι 1.2,3,5								Άρθρο 1 παράρτη- φος 2	
Σημείο 1.1 υποπαρά- γραφος 4	—								
Σημείο 1.2 στοιχείο α)	—								
Σημείο 1.2 στοιχείο β)	—			Άρθρο 1 παράρτη- φος 2 στοιχείο β)					
Σημεία 1.3 έως 1.5 1.5	Σημεία 1.3 έως 1.5								
Σημείο 1.6							Άρθρο 1 παράρτη- φος 3		
Σημείο 1.7								Άρθρο 1 παράρτη- φος 3	
Σημείο 1.8	—								
Σημεία 2-2.2.1 στοιχείο β)	Σημεία 2-2.2.1 στοιχείο β)								
Σημείο 2.2.2 στοιχείο α) και γ)	Σημείο 2.2.2 στοι- χείο α) και γ)								
Σημείο 2.2.3 έως 2.2.4.1					Άρθρο 1 παράρτη- φος 5 στοιχείο β)				
Σημείο 2.2.4.2									Άρθρο 1 παράρτη- φος 1 στοιχείο α)

Παράρτημα 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 2.3 έως 2.3.1					Άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο γ)				
Σημείο 2.3.2 και 2.3.3									Άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχεία β) και γ)
Σημείο 2.4					Άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο γ)				
Σημείο 3 έως 3.3.2	Σημείο 3 έως 3.3.2								
Σημείο 3.4 και 3.4.1		Άρθρο 1 παράγραφος 3							
Σημείο 3.4.2 έως 3.5.2					Άρθρο 1 παράγραφος 5 στοιχείο δ)				
Σημείο 3.5.3									Άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο δ)
Σημεία 4 και 4.2	Σημεία 4 και 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						