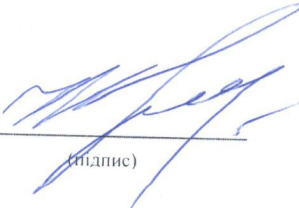


Переклад затверджений

Генеральний директор
Урядового офісу координації європейської та
євроатлантичної інтеграції
Секретаріату Кабінету Міністрів України
(найменування посади)



(підпис)

Н. В. Форсюк
(ініціали та прізвище)

23 вересня 2021 р.

01996L0053 — UA — 14.08.2019 — 004.001

Цей текст слугує суто засобом документування і не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими у цей документ

► В

ДИРЕКТИВА РАДИ 96/53/ЄС

від 25 липня 1996 року

про встановлення для деяких дорожніх транспортних засобів, що перебувають в обігу в межах Співтовариства, максимальних дозволених розмірів для внутрішнього та міжнародного дорожнього руху та максимальної дозволеної маси для міжнародного дорожнього руху

(ОВ L 235 17.09.1996, с. 59)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► M1	ДИРЕКТИВОЮ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2002/7/ЄС від 18 лютого 2002 року	L 67	47	09.03.2002
► M2	ДИРЕКТИВОЮ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 2015/719 Текст стосується СЕП від 29 квітня 2015 року	L 115	1	06.05.2015
► M3	РІШЕННЯМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 2019/984 від 05 червня 2019 року	L 164	30	20.06.2019
► M4	РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2019/1242 від 20 червня 2019 року	L 198	202	25.07.2019

▼ В

ДИРЕКТИВА РАДИ 96/53/ЄС

Цей текст слугує суто засобом документування і не має юридичної сили. Установи Союзу не несуть жодної відповідальності за його зміст. Автентичні версії відповідних актів, включно з їхніми преамбулами, опубліковані в Офіційному віснику Європейського Союзу і доступні на EUR-Lex. Зазначені офіційні тексти безпосередньо доступні за посиланнями, вставленими у цей документ

► В

ДИРЕКТИВА РАДИ 96/53/ЄС

від 25 липня 1996 року

про встановлення для деяких дорожніх транспортних засобів, що перебувають в обігу в межах Співтовариства, максимальних дозволених розмірів для внутрішнього та міжнародного дорожнього руху та максимальної дозволеної маси для міжнародного дорожнього руху

(ОБ L 235 17.09.1996, с. 59)

Зі змінами, внесеними:

		Офіційний вісник		
		№	сторінка	дата
► М1	ДИРЕКТИВОЮ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ 2002/7/ЄС від 18 лютого 2002 року	L 67	47	09.03.2002
► М2	ДИРЕКТИВОЮ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 2015/719 Текст стосується СЕП від 29 квітня 2015 року	L 115	1	06.05.2015
► М3	РІШЕННЯМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) № 2019/984 від 05 червня 2019 року	L 164	30	20.06.2019
► М4	РЕГЛАМЕНТОМ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ПАРЛАМЕНТУ І РАДИ (ЄС) 2019/1242 від 20 червня 2019 року	L 198	202	25.07.2019

▼ В

ДИРЕКТИВА РАДИ 96/53/ЄС

від 25 липня 1996 року

про встановлення для деяких дорожніх транспортних засобів, що перебувають в обігу в межах Співтовариства, максимальних дозволених розмірів для внутрішнього та міжнародного дорожнього руху та максимальної дозволеної маси для міжнародного дорожнього руху

Стаття 1

1. Цю Директиву застосовують до:

▼ М2

(а) розмірів моторних транспортних засобів категорій М2 та М3 та причепів до них категорії 0, а також моторних транспортних засобів категорій N2 та N3 та причепів до них категорій 03 та 04 відповідно до визначення в додатку II до Директиви Європейського Парламенту і Ради 2007/46/ЄС (¹);

▼ В

(б) маси та деяких інших характеристик транспортних засобів, визначених у пункті (а), уточнення щодо яких подано в додатку I (2) до цієї Директиви.

2. Усі значення маси, вказанні в додатку I, дійсні як стандарти обігу й таким чином стосуються умов навантаження, а не стандартів виробництва, які буде визначено у директиві, яку буде ухвалено пізніше.

▼ М1

3. Ця Директива не застосовується до зчленованих автобусів, що мають більше ніж одне гнучке з'єднання.

▼ В

Стаття 2

Для цілей цієї Директиви:

- «моторний транспортний засіб» означає будь-який механічний транспортний засіб, який пересувається дорогою самостійно,
- «причіп» означає будь-який транспортний засіб, пристосований для зчеплення із моторним транспортним засобом, за винятком напівпричепів, та сконструйований і обладнаний для перевезення вантажів,
- «напівпричіп» означає будь-який транспортний засіб, пристосований для зчеплення із моторним транспортним засобом у такий спосіб, що він частково спирається на моторний транспортний засіб і значна частина його маси та маси вантажу передається моторному транспортному засобу, сконструйований і обладнаний для перевезення вантажів,
- «комбінація транспортних засобів» означає:
 - автопоїзд, який складається із моторного транспортного засобу та зчепленого із ним причепа; або
 - зчленований транспортний засіб, який складається із моторного транспортного засобу та зчепленого із ним напівпричепа,
- «кондиціонований транспортний засіб» означає будь-який транспортний засіб, закріплені чи пересувні надбудови якого спеціально обладнані для перевезення вантажів за контрольованих температур, та бічні стінки якого, включно з ізоляцією, мають ширину щонайменше 45 мм кожна,
- «автобус» означає транспортний засіб, який має більше ніж 9 місць для сидіння включно з місцем водія, сконструйований та обладнаний для перевезень пасажирів та їхнього багажу. Такий транспортний засіб може мати 1 або 2 поверхи, а також бути з'єднаним із причепом для перевезення багажу,
- «зчленований автобус» означає автобус, який складається із 2 жорстких секцій, поєднаних між собою гнучким з'єднанням. Відділення для пасажирів, розташовані в кожній із 2 жорстких секцій транспортного засобу такого типу, повинні бути з'єднані одне з одним. Гнучке з'єднання повинне давати змогу пасажирам вільно пересуватися між жорсткими секціями. З'єднання та роз'єднання таких 2 секцій повинне бути можливим лише у майстерні,
- «максимальні дозволені розміри» означають максимальні розміри для використання транспортного засобу, як встановлено в додатку I до цієї Директиви,
- «максимальна дозволена маса» означає максимальну масу для використання навантаженого транспортного засобу для міжнародного дорожнього руху,
- «максимальне дозволене навантаження на вісь» означає максимальну масу для використання для міжнародного дорожнього руху на навантажену вісь або групу осей,
- «неподільний вантаж» означає вантаж, який неможливо, для цілей дорожніх перевезень, розділити на 2 або більше частин без невикористаних витрат або ризику пошкодження, та який, через його розміри та масу, не може бути будь-яким чином перевезений моторним транспортним засобом, причепом, автопоїздом, або зчленованим транспортним засобом у відповідності до цієї Директиви,
- «тонна» означає вагу, яку має тіло із масою 1 тонна, що відповідає 9,8 кілоньютонам (кН),

▼ M2

- «альтернативні види палива» означає види палива або джерела енергії, які принаймні частково слугують заміниками викопних нафтових джерел в енергопостачанні для транспорту і які мають потенціал сприяти його декарбонізації та покращити екологічні характеристики у транспортному секторі. До таких альтернативних видів палива належать:

- (a) електроенергія, яку споживають усі типи електричних транспортних засобів;
 - (b) водень;
 - (c) природний газ, зокрема біометан у газоподібній формі (стиснений природний газ — «CNG») та у скрапленій формі (скраплений природний газ — «LNG»);
 - (d) скраплений нафтовий газ («LPG»);
 - (e) механічна енергія з бортового сховища/бортових джерел, зокрема скидне тепло,
- «транспортний засіб на альтернативних видах палива» означає моторний транспортний засіб, який повністю або частково приводиться в дію альтернативним видом палива та який був затверджений у рамках Директиви 2007/46/ЄС,

▼ M4

— «транспортний засіб із нульовим рівнем викидів» означає вантажний транспортний засіб із нульовим рівнем викидів відповідно до означення, поданого в пункті (11) статті 3 Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2019/1242 (²),

▼M2

— «міжмодальні транспортні операції» означають:

—

- (a) комбіновані транспортні операції, відповідно до означення в статті 1 Директиви Ради 92/106/ЄС (³), у межах яких здійснюють перевезення 1 або більше контейнера або змінного корпусу, загальна довжина яких не перевищує 45 футів; або
- (b) транспортні операції, у межах яких здійснюють перевезення 1 або більше контейнера або змінного корпусу, загальна довжина яких не перевищує 45 футів, з використанням водного транспорту, за умови що довжина початкового або кінцевого відрізка шляху не перевищує 150 км на території Союзу. Зазначену відстань у 150 км можна перевищувати з метою прибуття у найближчий відповідний транспортний термінал для отримання передбачуваної послуги у разі, якщо:
 - (i) транспортні засоби відповідають пункту 2.2.2(a) або (b) додатка I, або
 - (ii) транспортні засоби відповідають пункту 2.2.2(c) або (d) додатка I у випадках, коли такі відстані дозволені у відповідній державі-члені.

— Для міжмодальних транспортних операцій найближчий відповідний транспортний термінал, який надає послугу, може бути розташований в іншій державі-члені, крім держави-члена, в якій відбувалося навантаження чи розвантаження вантажу,

— «вантажовідправник» означає суб'єкт права або фізичну чи юридичну особу, ім'я/назву якого/якої зазначають у коносаменті або еквівалентному транспортному документі, як-от у наскрізному коносаменті, як ім'я/назву вантажовідправника та/або від імені чи в інтересах якого/якої укладено договір про перевезення із транспортною компанією.

▼B

Усі максимальні дозволені розміри, визначені в додатку I необхідно вимірювати відповідно до додатка I до ►M2 Директиви 2007/46/ЄС ◀ без допустимих відхилень у більшу сторону.

Стаття 3

1. Державам-членам заборонено відмовляти у використанні або забороняти використання на їхній території:

— для міжнародного дорожнього руху, транспортних засобів, зареєстрованих або запущених в обіг в будь-якій іншій державі-члені, з причин, пов'язаних із масою та розмірами таких транспортних засобів,

▼M1

— для внутрішнього дорожнього руху, транспортних засобів, зареєстрованих або запущених в обіг в будь-якій іншій державі-члені, з причин, пов'язаних із розмірами таких транспортних засобів,

▼B

за умови, що такі транспортні засоби відповідають граничним значенням, визначеним у додатку I.

Це положення застосовується незважаючи на те, що:

- (a) зазначені транспортні засоби не відповідають вимогам такої держави-члена стосовно деяких характеристик маси та розмірів, які не охоплює додаток I;
- (b) компетентний орган держави-члена, у якій зареєстровані або запущені в обіг такі транспортні засоби, надав дозвіл на встановлення обмежень, не зазначених у статті 4 (1), які перевищують обмеження, встановлені у додатку I.

2. Тим не менш, параграф 1 (a) не повинен впливати на право держав-членів, з урахуванням права Співтовариства, вимагати, щоб транспортні засоби, зареєстровані або випущені в обіг на їхній власній території, відповідали національним вимогам таких держав-членів щодо характеристик маси та вимірів, які не охоплено додатком I.

3. Держави-члени можуть вимагати наявності на кондиціонованих транспортних засобах свідоцтв УПШ або табличок-свідоцтв УПШ, передбачених Угодою про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень, від 01 вересня 1970 року

Стаття 4

▼M1

1. Держави-члени не повинні авторизувати нормальний обіг на їхніх територіях:

- (a) транспортних засобів або комбінацій транспортних засобів для внутрішніх перевезень вантажів, які не відповідають характеристикам, визначеним у пунктах 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 та 4.4 додатка I;
 - (b) транспортних засобів для внутрішніх пасажирських перевезень, які не відповідають характеристикам, визначеним у пунктах 1.1, 1.2, 1.4а, 1.5 та 1.5а додатка I.
2. Тим не менш, держави-члени можуть авторизувати обіг на їхніх територіях:
- (a) транспортних засобів або комбінацій транспортних засобів для внутрішніх перевезень вантажів, які не відповідають характеристикам, визначеним у пунктах 1.3, 2, 3, 4.1 та 4.3 додатка I;
 - (a) транспортних засобів для внутрішніх пасажирських перевезень, які не відповідають характеристикам, визначеним у пунктах 1.3, 2, 3, 4.1 та 4.3 додатка I.

▼В

3. Обіг транспортних засобів або комбінацій транспортних засобів, які перевищують максимальні розміри, може бути дозволений лише на основі спеціальних дозволів, які повинні видавати на недискримінаційній основі компетентні органи, або ж на основі аналогічних індивідуальних домовленостей недискримінаційного характеру із зазначеними органами, у випадках, коли такі транспортні засоби або комбінації транспортних засобів перевозять неподільні вантажі або призначені для їх перевезення.
4. Держави-члени можуть дозволяти обіг на їхній території ►М1 транспортним засобам або комбінаціям транспортних засобів, що їх використовують у цілях перевезень, які ◀ здійснюють деякі внутрішні транспортні операції, та не мають значного впливу на міжнародну конкуренцію в транспортному секторі, розміри яких не відповідають розмірам, визначеним у пунктах 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 та 4.4 додатка I.

Транспортні операції слід вважати такими, які не мають значного впливу на міжнародну конкуренцію в транспортному секторі за умови виконання однієї з умов відповідно до пунктів (a) та (b):

- (a) транспортні операції здійснюють на території держави-члена за допомогою спеціальних транспортних засобів або комбінацій спеціальних транспортних засобів за обставин, за яких такі перевезення зазвичай не здійснюють транспортні засоби з інших держав-членів, наприклад, у випадку операцій, пов'язаних із лісозаготівлею та лісовим господарством;
- (b) держава-член, яка дозволяє здійснення транспортних операцій на її території транспортними засобами або комбінаціями транспортних засобів, розміри яких не відповідають розмірам, встановленим у додатку I, також дозволяє використання моторних транспортних засобів, причепів та напівпричепів, розміри яких відповідають встановленим у додатку I вимогам, у таких комбінаціях, які дають змогу досягти довжини вантажу, дозволеної в такій державі-члені, щоб кожен суб'єкт господарювання міг скористатися рівними умовами конкуренції (модульна концепція).

▼M2 _____

▼В

5. Держави-члени можуть дозволяти транспортним засобам або комбінаціям транспортних засобів, які впроваджують нові технології або нові концепції, що не відповідають одній або більше вимозі цієї Директиви, здійснювати деякі місцеві транспортні операції упродовж випробувального періоду. Держави-члени повинні інформувати про це Комісію.

▼M2 _____

▼M1

7. До 31 грудня 2020 року держави-члени можуть дозволяти обіг на їхніх територіях автобусів, які були зареєстровані або введені в обіг до імплементації цієї Директиви, але розміри яких перевищують розміри, встановлені в пунктах 1.1, 1.2, 1.5 та 1.5а.

▼M2

Стаття 5

Зчленовані транспортні засоби, які були введені в обіг до 01 січня 1991 року та які не відповідають специфікаціям у пунктах 1.6 та 4.4 додатка I, повинні вважатися такими, що відповідають таким специфікаціям для цілей статті 3, якщо їх загальна довжина не перевищує 15,50 м.

▼В

Стаття 6

1. Держави-члени повинні вживати необхідних заходів для забезпечення наявності на транспортних засобах, які зазначені в статті 1 та які відповідають цій Директиві, одного з підтверджень, вказаних у пунктах (a), (b) та (c):

- (a) поєднання таких двох табличок:

— «табличка виробника», яка відповідає зразку, визначеному Директивою 76/114/ЄЕС (⁴), та встановлена відповідно до положень зазначеної Директиви,

— табличка із зазначенням розмірів транспортного засобу, яка відповідає зразку, визначеному Директивою 76/114/ЄЕС, та встановлена відповідно до положень зазначеної Директиви;

(b) єдина табличка, яка відповідає зразку, визначеному Директивою 76/114/ЄЕС, та встановлена відповідно до положень зазначеної Директиви, що містить інформацію з двох табличок, згаданих у пункті (a);

(c) єдиний документ, виданий компетентними органами держави-члена, у яких зареєстрований або запущений в обіг транспортний засіб. Такий документ повинен мати такі самі заголовки та містити таку інформацію, як і таблички, згадані в пункті (a). Такий документ повинен зберігатися в місці, легко доступному для інспекції, та бути належним чином захищеним.

2. Якщо характеристики транспортного засобу більше не відповідають характеристикам, зазначеним у підтвердженні відповідності, держави-члени, в яких зареєстрований транспортний засіб, повинні вживати необхідних заходів для забезпечення внесення змін до таких підтверджень відповідності.

3. Держави-члени повинні визнавати таблички та документи, згадані в параграфі 1, як підтвердження відповідності транспортного засобу, передбаченої цією Директивою.

4. Щодо транспортного засобу, на якому наявне підтвердження відповідності, можуть здійснювати:

— стосовно спільних стандартів маси — вибіркові перевірки,

— стосовно спільних стандартів розмірів — лише перевірки у випадку, коли є підозра щодо невідповідності цій Директиві.

5. Середній стовпець підтвердження відповідності стосовно маси повинен містити, у відповідних випадках, стандарти Співтовариства щодо маси, застосовні до відповідного транспортного засобу. Стосовно транспортних засобів, згаданих у пункті 2.2.2 (c) додатка I, під максимальною дозволеною масою комбінації транспортних засобів необхідно додавати запис «44 тонни» у дужках.

6. Кожна держава-член може ухвалювати рішення, відносно будь-якого транспортного засобу, зареєстрованого або введеного в обіг на її території, щодо зазначення максимальної маси, дозволеної національним законодавством, у лівому стовпці підтвердження відповідності, та зазначення технічно допустимої маси у правому стовпці.

▼M1

Стаття 7

Ця Директива не перешкоджає застосуванню чинних положень про дорожній рух у кожній державі-члені, які дозволяють обмеження маси та/або розмірів транспортних засобів на деяких дорогах або для деяких об'єктів цивільної інженерії, незважаючи на державу реєстрації таких транспортних засобів, або державу, в якій такі транспортні засоби були введені в обіг.

Це включає в себе можливість накладати місцеві обмеження на максимальні дозволені розміри та/або масу транспортних засобів, які можуть використовувати у визначених зонах або на визначених дорогах, інфраструктура яких невідповідна для довгих та важких транспортних засобів, як-от у центрах міст, малих селах або місцях особливого природного значення.

▼M2 _____

▼M2

Стаття 8b

1. З метою вдосконалення їх енергоефективності, транспортні засоби або комбінації транспортних засобів, на яких встановлено аеродинамічні пристрої, що відповідають вимогам, встановленим у параграфах 2 та 3, та які відповідають Директиві 2007/46/ЄС, можуть перевищувати максимальну довжину, передбачену в пункті 1.1 додатка I до цієї Директиви, щоб уможливити встановлення таких пристроїв у задній частині транспортних засобів або комбінацій транспортних засобів. Транспортні засоби або комбінації транспортних засобів, на яких встановлені такі пристрої, повинні відповідати пункту 1.5 додатка I до цієї Директиви, а будь-яке перевищення максимальної довжини не повинне призводити до збільшення довжини вантажу таких транспортних засобів або комбінацій транспортних засобів.

2. До введення в обіг згаданих у параграфі 1 аеродинамічних пристроїв, довжина яких перевищує 500 мм, тип таких пристроїв повинен бути затверджений відповідно до правил про затвердження типу в рамках Директиви 2007/46/ЄС.

До 27 травня 2017 року Комісія повинна оцінити потребу ухвалення будь-яких технічних вимог до затвердження типу аеродинамічних пристроїв, встановлених у цих рамках, або внесення змін до будь-яких таких вимог, враховуючи потребу гарантування безпеки дорожнього руху та безпеку міжмодальних транспортних операцій, зокрема щодо:

(a) надійного закріплення таких пристроїв у такий спосіб, щоб зменшити ризик їх відкріплення з часом, зокрема під час здійснення міжмодальних транспортних операцій;

(b) безпеки інших учасників дорожнього руху, особливо вразливих учасників дорожнього руху, шляхом забезпечення, між іншим, видимості контурного маркування у випадку встановлення аеродинамічних пристроїв, шляхом адаптації вимог щодо

непрямого огляду та, у випадку зіткнення із задньою частиною транспортного засобу або комбінації транспортних засобів, шляхом дотримання вимог щодо заднього протипідкатного захисту.

Із цією метою Комісія повинна у відповідних випадках подавати законодавчу пропозицію щодо внесення змін до відповідних правил про затвердження типу в рамках Директиви 2007/46/ЄС.

3. Аеродинамічні пристрої, згадані у параграфі 1, повинні відповідати таким умовам експлуатації:

- (a) за умов, коли існує загроза для безпеки інших учасників дорожнього руху або водія, водій повинен мати змогу скласти, втягнути або зняти такий пристрій;
- (b) використання таких пристроїв на міських та міжміських об'єктах дорожньої інфраструктури повинне відбуватися з урахуванням спеціальних характеристик зон, для яких встановлено обмеження швидкості 50 км/год або менше, і де є більша ймовірність участі в дорожньому русі вразливих учасників дорожнього руху; та
- (c) використання таких пристроїв повинне бути сумісне з міжмодальними транспортними операціями, а їхня довжина, зокрема у складеному/втягнутому стані, не повинна перевищувати максимальну дозволена довжину більше ніж на 20 см.

4. Комісія повинна ухвалити імплементаційні акти для встановлення детальних положень щодо забезпечення єдиних умов для імплементації параграфу 3. Такі імплементаційні акти необхідно ухвалювати згідно з експертною процедурою, зазначеною в статті 10i(2).

5. Параграф 1 необхідно застосовувати від дати транспозиції або застосування необхідних змін до інструментів, згаданих у параграфі 2, та після ухвалення імплементаційних актів, згаданих у параграфі 4, залежно від випадку.

▼M2 _____

▼M2

Стаття 9a

1. З метою вдосконалення енергоефективності, зокрема у частині аеродинамічних показників кабін та безпеки дорожнього руху, транспортні засоби або комбінації транспортних засобів, які відповідають вимогам, встановленим у параграфі 2, та які відповідають Директиві 2007/46/ЄС, можуть перевищувати максимальну довжину, передбачену в пункті 1.1 додатка I до цієї Директиви, за умови покращення аеродинамічних показників, енергоефективності та ефективності безпеки кабін таких транспортних засобів. Транспортні засоби або комбінації транспортних засобів з такими кабінами повинні відповідати пункту 1.5 додатка I до цієї Директиви, а будь-яке перевищення максимальної довжини не повинне призводити до збільшення вантажопідйомності таких транспортних засобів.

2. До введення в обіг згадані у параграфі 1 транспортні засоби повинні бути затверджені відповідно до правил про затвердження типу в рамках Директиви 2007/46/ЄС. До 27 травня 2017 року Комісія повинна оцінити потребу в розробці будь-яких технічних вимог до затвердження типу транспортних засобів із такими кабінами, як встановлено в рамках зазначеної Директиви, беручи до уваги:

- (a) вдосконалені аеродинамічні показники транспортних засобів та їх комбінацій;
- (b) уразливих учасників дорожнього руху та покращення їхньої видимості для водіїв, зокрема шляхом зменшення сліпих зон водія;
- (c) зменшення шкоди або ушкоджень, завданих іншим учасникам дорожнього руху у випадку зіткнення;
- (d) безпеку та комфорт водіїв.

▼M3

З цією метою Комісія повинна вживати заходів, необхідних, у межах Директиви 2007/46/ЄС, для забезпечення затвердження типу транспортних засобів або комбінацій транспортних засобів, згаданих у параграфі 1 цієї статті до 01 листопада 2019 року.

3. Параграф 1 застосовується із 01 вересня 2020 року.

▼B

Стаття 10

Директиви, перелік яких подано в частині А додатка IV, скасовано від дати, вказаної у статті 11, без обмеження зобов'язань держав-членів щодо кінцевих термінів для транспозиції, визначених у частині В додатка IV.

Покликання на скасовані директиви необхідно тлумачити як покликання на цю Директиву і читати відповідно до кореляційної таблиці, наведеної у додатку V.

▼M2 _____

▼M4

Стаття 10b

Максимальна дозволена маса транспортних засобів на альтернативних видах палива або транспортних засобів із нульовим рівнем викидів повинна бути масою, визначеною в пунктах 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.4, 2.3.1, 2.3.2 та 2.4 додатка I.

Транспортні засоби на альтернативних видах палива або транспортні засоби із нульовим рівнем викидів повинні також відповідати обмеженням щодо максимального дозволеного навантаження на вісь, визначеним у пункті 3 додатка I.

Додаткову масу, необхідну для транспортних засобів на альтернативних видах палива або транспортних засобів із нульовим рівнем викидів, необхідно визначати на основі документації, наданої виробником, при затвердженні транспортного засобу. Така додаткова маса повинна зазначатися в офіційному підтвердженні, необхідному відповідно до статті 6.

Комісію уповноважено ухвалювати делеговані акти згідно із статтею 10h з метою оновлення, для цілей цієї Директиви, переліку згаданих у статті 2 альтернативних видів палива, для яких необхідна додаткова маса. Надзвичайно важливо, щоб Комісія дотримувалася своєї звичайної практики та проводила консультації з експертами, в тому числі з експертами держав-членів, перед ухваленням таких делегованих актів.

▼M2

Стаття 10c

Максимальна довжина, встановлена в пункті 1.1 додатка I, щодо якої у відповідних випадках застосовується стаття 9a(1), а також максимальна відстань, встановлена в пункті 1.6 додатка I, можуть бути перевищені на 15 см для транспортних засобів або комбінацій транспортних засобів, які здійснюють перевезення порожніх або навантажених контейнерів довжиною 45 футів або змінних корпусів довжиною 45 футів, за умови, що дорожнє перевезення такого контейнера або змінного корпусу є частиною міжмодальної транспортної операції.

Стаття 10d

1. До 27 травня 2021 року держави-члени повинні вжити конкретних заходів із ідентифікації транспортних засобів або комбінацій транспортних засобів в обігу, щодо яких існує ймовірність перевищення максимальної дозволеної маси та які, таким чином, повинні пройти перевірку з боку їхніх компетентних органів для забезпечення відповідності вимогам цієї Директиви. Такі заходи можуть бути вжиті через використання автоматичних систем, встановлених на об'єктах дорожньої інфраструктури, або за допомогою бортового зважувального обладнання, встановленого на транспортних засобах відповідно до параграфу 4.

Держава-член не повинна вимагати встановлення бортового зважувального обладнання на транспортних засобах або комбінаціях транспортних засобів, зареєстрованих в іншій державі-члені.

Без обмеження права Союзу та національного права, у випадках використання автоматичних систем для виявлення порушень цієї Директиви та накладання санкцій, такі автоматичні системи повинні бути сертифіковані. У випадках, коли автоматичні системи використовують лише з метою ідентифікації, вони не потребують сертифікації.

2. Кожна держава-член повинна здійснювати кожного календарного року належну кількість перевірок маси транспортних засобів або комбінацій транспортних засобів в обігу, пропорційно до загальної щорічної кількості проінспектованих транспортних засобів на її території.

3. Держави-члени повинні, відповідно до статті 18 Регламенту Європейського Парламенту і Ради № 1071/2009 (⁵), забезпечувати обмін інформацією між їхніми компетентними органами про порушення та санкції відповідно до цієї статті.

4. Бортове зважувальне обладнання, згадане в параграфі 1, повинне бути точним і надійним, цілковито взаємодійним та сумісним із усіма типами транспортних засобів.

5. До 27 травня 2016 року Комісія повинна ухвалити імплементаційні акти з метою встановлення детальних положень щодо забезпечення єдиних умов для імплементації правил взаємодійності та сумісності, встановлених у параграфі 4.

З метою забезпечення взаємодійності зазначені детальні положення повинні уможливити передавання у будь-який час даних про масу транспортного засобу, що перебуває в русі, компетентним органам, а також водію такого транспортного засобу. Таке передавання даних повинне здійснюватися через інтерфейс, визначений стандартами CEN DSRC EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 та ISO 14906. До того ж, таке передавання повинне гарантувати можливість для компетентних органів держави-члена передавати та обмінюватися інформацією в той самий спосіб із транспортними засобами та комбінаціями транспортних засобів, зареєстрованими в будь-якій державі-члені та з використанням бортового зважувального обладнання.

Для забезпечення сумісності з усіма типами транспортних засобів, для бортових систем моторних транспортних засобів повинні бути передбачені функції прийняття та обробки даних, що надходять від причепа або напівпричепа будь-якого типу, зчепленого з автомобілем.

Такі імплементаційні акти необхідно ухвалювати згідно з експертною процедурою, зазначеною в статті 10i(2).

Стаття 10e

Держави-члени встановлюють правила щодо санкцій, застосованих у разі порушень положень цієї Директиви, та вживають усіх необхідних заходів для забезпечення їх виконання. Такі санкції повинні бути дієвими, пропорційними і стримувальними та мати недискримінаційний характер. Держави-члени повинні повідомляти про такі правила Комісії.

Стаття 10f

1. Для перевезень контейнерів та змінних корпусів держави-члени повинні встановити правила, які вимагають:

- (a) від вантажовідправника надавати вантажоперевізнику, якому він доручає перевезення контейнера або змінного корпусу декларацію, у якій буде наведено масу контейнера або змінного корпусу; та
- (b) від вантажоперевізника надавати доступ до усієї відповідної документації, наданої вантажовідправником.

2. Держави-члени повинні встановити правила про відповідальність, залежно від випадку, вантажовідправника та вантажоперевізника, у випадках, коли інформація, згадана в параграфі 1, відсутня або не відповідає дійсності й транспортний засіб або комбінацію транспортних засобів перевантажено.

Стаття 10g

Кожні 2 роки, не пізніше ніж 30 вересня року після завершення відповідного 2-річного періоду, держави-члени повинні надсилати Комісії необхідну інформацію стосовно:

- (a) кількості перевірок, проведених за попередні 2 календарні роки; та
- (b) кількості виявлених перевантажених транспортних засобів або комбінацій транспортних засобів.

Зазначена інформація може бути частиною інформації, яку надають відповідно до статті 17 Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 (⁶);

Комісія повинна аналізувати інформацію, отриману відповідно до цієї статті, та повинна включати такий аналіз у звіт, який повинен бути направлений до Європейського Парламенту та до Ради відповідно до Регламенту (ЄС) № 561/2006.

Стаття 10h

1. Повноваження ухвалювати делеговані акти надано Комісії на умовах, встановлених у цій статті.

2. Повноваження ухвалювати делеговані акти, зазначені у статті 10, надано Комісії на 5-річний період з 26 травня 2015 року. Комісія повинна підготувати звіт стосовно делегованих повноважень не пізніше ніж за 9 місяців до закінчення зазначеного 5-річного періоду. Строк дії делегованих повноважень автоматично продовжується на періоди такої самої тривалості, якщо Європейський Парламент або Рада не ухвалюють рішення проти такого продовження не пізніше ніж за 3 місяці до завершення кожного такого періоду.

3. Делеговані повноваження, зазначені в статті 10b, можуть бути в будь-який час відкликані Європейським Парламентом або Радою. Рішення про відкликання припиняє делеговані повноваження, вказані у такому рішенні. Воно набуває чинності на наступний день після публікації такого рішення в *Офіційному віснику Європейського Союзу* або в пізнішу дату, вказану в самому рішенні. Воно не впливає на чинність будь-яких уже введених у дію делегованих актів.

4. Після ухвалення делегованого акта Комісія повинна одночасно повідомити про це Європейський Парламент і Раду.

5. Делегований акт, ухвалений відповідно до статті 10b, набуває чинності лише у разі, якщо ні Європейський Парламент, ні Рада не висловили жодних заперечень протягом двомісячного періоду з дати надання зазначеного акта Європейському Парламенту і Раді, або, якщо до завершення цього періоду і Європейський Парламент, і Рада повідомили Комісії, що вони не матимуть заперечень. За ініціативою Європейського Парламенту або Ради цей період продовжують на 2 місяці.

Стаття 10i

1. Комісії надає допомогу Комітет з дорожнього транспорту, згаданий у статті 42 Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) №165/2014 (⁷). Такий комітет є комітетом у розумінні Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 182/2011 (⁸).

2. У разі покликання на цей параграф застосовують статтю 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011.

3. Якщо комітет не надав жодного висновку, Комісія не ухвалює проекту імплементаційного акта; у такому разі застосовують третій підпараграф статті 5 (4) Регламенту (ЄС) № 182/2011.

Стаття 10j

До 08 травня 2020 року Комісія повинна подати, за необхідності, Європейському Парламенту і Раді звіт про імплементацію змін до цієї Директиви, внесених Директивою Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2015/719 (⁹), зокрема враховуючи окремі характеристики деяких сегментів ринку. На підставі такого звіту Комісія повинна, за необхідності, створити законодавчу пропозицію, що належним чином супроводжується оцінкою впливу. Такий звіт повинен бути опублікований принаймні за 6 місяців до подання будь-яких законодавчих пропозицій.

Стаття 11

1. Держави-члени повинні ввести в дію закони, підзаконні нормативно-правові акти та адміністративні положення, необхідні для дотримання вимог цієї Директиви, до 17 вересня 1997 року. Вони повинні негайно інформувати про це Комісію.

Коли держави-члени ухвалюють такі інструменти, вони повинні містити покликання на цю Директиву або супроводжуватися таким покликанням у разі їх офіційної публікації. Методи здійснення такого покликання встановлюють держави-члени.

2. Держави-члени повинні передавати Комісії тексти основних положень національного права, які вони ухвалюють у сферах, охоплених цією Директивою.

Стаття 12

Ця Директива набуває чинності в день її опублікування в *Офіційному віснику Європейських Співтовариств*.

Стаття 13

Цю Директиву адресовано державам-членам.

ДОДАТОК I

МАКСИМАЛЬНА МАСА, РОЗМІРИ ТА ПОВ'ЯЗАНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1.	Максимальні дозволені розміри для транспортних засобів, згаданих у статті 1 (1) (а)	
▼M1		
1.1	<i>максимальна довжина:</i>	
	— моторні транспортні засоби, крім автобусів	12,00 м
	— причіп	12,00 м
	— зчленований транспортний засіб	16,50 м
	— автопоїзд	18,75 м
	— зчленований автобус	18,75 м
	— автобус, який має 2 осі	13,50 м
	— автобус, який має більше ніж 2 осі	15,00 м
	— автобус + причіп	18,75 м
▼В		
1.2	<i>Максимальна ширина:</i>	
▼M2		
	(а) усі транспортні засоби, крім транспортних засобів, зазначених у пункті (b);	2,55 м
	(b) надбудови кондиціонованих транспортних засобів або кондиціонованих	2,60 м

контейнерів або змінних корпусів, що їх транспортують транспортні засоби		
▼В		
1.3	Максимальна висота (будь-якого транспортного засобу)	4,00 м
1.4	Відокремлювані надбудови та стандартні одиниці вантажу, як-от контейнери, включено до розмірів, визначених у пунктах 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 та 4.4	
▼М1		
1.4а	Якщо до автобуса прикріплене будь-яке відокремлюване устаткування, як-от бокси для перевезення лиж, його довжина з урахуванням довжини устаткування не повинна перевищувати максимальну довжину, встановлену в пункті 1.1	
▼В		
1.5	Будь-який моторний транспортний засіб або комбінація транспортних засобів, що перебуває в русі, повинен бути здатним розвернутися у межах кільця із зовнішнім радіусом 12,50 м та внутрішнім радіусом 5,30 м	
▼М1		
1.5а	<p><i>Додаткові вимоги для автобусів</i></p> <p>Коли транспортний засіб перебуває в нерухомому стані, на землі потрібно накреслити пряму на позначення вертикальної площини, дотичної до сторони транспортного засобу та спрямованої поза межі кільця. У випадку із зчленованим транспортним засобом, 2 жорсткі секції необхідно вирівняти відносно цієї площини</p> <p>Коли транспортний засіб відхиляється від прямої та заїжджає у кільце, описане в пункті 1.5, жодна його частина не повинна виходити за межі зазначеної площини більше ніж на 0,60 м</p>	
▼В		

1.6	Максимальна відстань між віссю сидельно-зчіпного пристрою та задньою частиною напівпричепа	12,00 м
1.7	Максимальна відстань, вимірювана паралельно до поздовжньої осі автопоїзда від крайньої передньої точки зони завантаження за кабіною до крайньої задньої точки причепа комбінації без урахування відстані між задньою частиною транспортного засобу, що тягне, та передньою частиною причепа	15,65 м
1,8	Максимальна відстань, вимірювана паралельно до поздовжньої осі автопоїзда від крайньої передньої точки зони завантаження за кабіною до крайньої задньої точки причепа комбінації	16,40 м
2.	Максимальна дозволена маса транспортного засобу (тонн)	
2.1	<i>Транспортні засоби, що формують частину комбінації транспортних засобів</i>	
2.1.1	Причепи, які мають 2 осі	18 тонн
2.1.2	Причепи, які мають 3 осі	24 тонни
2.2	<i>Комбінації транспортних засобів</i>	
2.2.1	Автопоїзди з 5 або 6 осями ▶ M4 У випадку комбінацій транспортних засобів, до складу яких входять транспортні засоби на альтернативних видах палива або транспортні засоби з нульовим рівнем викидів, максимальна дозволена маса, передбачена в цій групі, повинна бути збільшена на додаткову масу, передбачену технологією альтернативного виду палива або технологією нульового рівня викидів, із максимальними значеннями 1 тонна та 2 тонни відповідно. ◀	
	(a) моторні транспортні засоби, які мають 2 осі, з причепом, який має 3 осі	40 тонн
	(b) моторні транспортні засоби, які мають 3 осі, з причепом, який має 2 або 3 осі	40 тонн
2.2.2	Зчленовані транспортні засоби з 5 або 6 осями ▶ M4 У випадку комбінацій транспортних засобів, до складу яких входять транспортні засоби на альтернативних видах палива або	

	транспортні засоби з нульовим рівнем викидів, максимальна дозволена маса, передбачена в цій групі, повинна бути збільшена на додаткову масу, передбачену технологією альтернативного виду палива або технологією нульового рівня викидів, із максимальними значеннями 1 тонна та 2 тонни відповідно. ◀	
	(a) моторні транспортні засоби, які мають 2 осі, з напівпричепом, який має 3 осі	40 тонн
	(b) моторні транспортні засоби, які мають 3 осі, з напівпричепом, який має 2 або 3 осі	40 тонн
▼ M2		
	(c) моторні транспортні засоби, що мають 2 осі, із напівпричепами, що мають 3 осі, які перевозять у межах міжмодальних транспортних операцій 1 або більше контейнер або змінний корпус, загальна довжина яких не перевищує 45 футів	42 тонни
▼ M2		
	(d) моторні транспортні засоби, що мають 3 осі, із напівпричепами, що мають 2 або 3 осі, які перевозять у межах міжмодальних транспортних операцій 1 або більше контейнер або змінний корпус, загальна довжина яких не перевищує 45 футів	44 тонни
▼ B		
2.2.3	Автопоїзди, які мають 4 осі, що складаються із моторного транспортного засобу, який має 2 осі, та причепа, що має 2 осі ► M4 У випадку комбінацій транспортних засобів, до складу яких входять транспортні засоби на альтернативних видах палива або транспортні засоби з нульовим	36 тонн

	рівнем викидів, максимальна дозволена маса, передбачена в цій групі, повинна бути збільшена на додаткову масу, передбачену технологією альтернативного виду палива або технологією нульового рівня викидів, із максимальними значеннями 1 тонна та 2 тонни відповідно. ◀	
2.2.4	Зчленовані транспортні засоби, які мають 4 осі, що складаються із моторного транспортного засобу, який має 2 осі, та напівпричепа, що має 2 осі, якщо відстань між осями напівпричепа: ▶ M4 У випадку комбінацій транспортних засобів, до складу яких входять транспортні засоби на альтернативних видах палива або транспортні засоби з нульовим рівнем викидів, максимальна дозволена маса, передбачена в цій групі, повинна бути збільшена на додаткову масу, передбачену технологією альтернативного виду палива або технологією нульового рівня викидів, із максимальними значеннями 1 тонна та 2 тонни відповідно. ◀	
2.2.4.1	становить 1,3 м або більше, але не більше ніж 1,8 м	36 тонн
2.2.4.2	більша ніж 1,8 м	36 тонн допустиме відхилення в більшу сторону у 2 тонни у випадках дотримання максимальної дозволеної маси моторного транспортного засобу (18 тонн) та максимального дозволеного навантаження на здвоєну вісь напівпричепа (20 тонн), а на привідній осі встановлені подвійні шини та пневматична підвіска або підвіска, визнана еквівалентною їй у межах Співтовариства, як визначено у додатку II
2.3	<i>Моторні транспортні засоби</i>	
▼ M2		
2.3.1	Моторні транспортні засоби, які мають 2 осі, крім автобусів: 18 тонн Моторні транспортні засоби, що мають 2 осі, на альтернативних видах палива, крім автобусів: максимальну дозволenu масу 18 тонн збільшують на додаткову масу, передбачену технологією альтернативного виду палива, але не більше ніж на 1 тонну	Автобуси, які мають 2 осі: 19,5 тонн

	<p>►M4 Транспортні засоби із нульовим рівнем викидів: максимальну дозволenu масу 18 тонн збільшують на додаткову масу, передбачену технологією нульового рівня викидів, але не більше ніж на 2 тонни. ◀</p>	
2.3.2	<p>Моторні транспортні засоби, які мають 3 осі</p>	<p>25 тонн, або 26 тонн у випадках, коли на привідній осі встановлені подвійні шини та пневматична підвіска або підвіска, визнана еквівалентною їй у межах Союзу, як визначено у додатку II, або ж у випадках, коли на кожній привідній осі встановлені подвійні шини, а максимальне навантаження на кожен вісь не перевищує 9,5 тонн.</p> <p>Моторні транспортні засоби, які мають 3 осі, на альтернативних видах палива: максимальну дозволenu масу 25 тонн, або 26 тонн у випадках, коли на привідній осі встановлені подвійні шини та пневматична підвіска або підвіска, визнана еквівалентною їй у межах Союзу, як визначено у додатку II, або ж у випадках, коли на кожній привідній осі встановлені подвійні шини, а максимальне навантаження на кожен вісь не перевищує 9,5 тонн, збільшують на додаткову масу, передбачену технологією альтернативного виду палива, але не більше ніж на 1 тонну</p> <p>►M4 Транспортні засоби, які мають 3 осі, з нульовим рівнем викидів: максимальну дозволenu масу 25 тонн, або 26 тонн у випадках, коли на привідній осі встановлені подвійні шини та пневматична підвіска або підвіска, визнана еквівалентною їй у межах Союзу, як визначено у додатку II, або ж у випадках, коли на кожній привідній осі встановлені подвійні шини, а максимальне навантаження на кожен вісь не перевищує 9,5 тонн, збільшують на додаткову масу, передбачену технологією нульового рівня викидів, але не більше ніж на 2 тонни. ◀</p>
▼B		
2.3.3	<p>Моторні транспортні засоби, які мають 4 осі, серед яких 2 поворотні осі</p>	<p>—32 тонни</p> <p>у випадках, коли на привідній осі встановлені подвійні шини та пневматична підвіска або підвіска, визнана еквівалентною їй у межах Співтовариства, як визначено у додатку II, або ж у випадках, коли на кожній привідній осі встановлені подвійні шини,</p>

		а максимальне навантаження на кожну вісь не перевищує 9,5 тонн
▼M2		
2.4	Зчленовані автобуси, які мають 3 осі	28 тонн Зчленовані автобуси, які мають 3 осі, на альтернативних видах палива: максимальну дозволена масу 28 тонн збільшують на додаткову масу, передбачену технологією альтернативного виду палива, але не більше ніж на 1 тону ►M4 Зчленовані автобуси, які мають 3 осі, із нульовим рівнем викидів: максимальну дозволена масу 28 тонн збільшують на додаткову масу, передбачену технологією нульового рівня викидів, але не більше ніж на 2 тонни. ◀
▼B		
3.	Максимальне дозволене навантаження на вісь для транспортних засобів, згаданих у статті 1 (1) (b) (тонн)	
3.1	<i>Одиночні осі</i> Одиночні непривідні осі	10 тонн
3.2	<i>Здвоєні осі причепів та напівпричепів</i> Сумарне навантаження на здвоєну вісь не повинне перевищувати, якщо відстань (d) між осями становить:	
3.2.1	менше 1 м ($d < 1,0$)	11 тонн
3.2.2	від 1,0 м до 1,3 м ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 тонн
3.2.3	від 1,3 м, але менше ніж 1,8 м ($1,3 \leq d < 1,8$)	18 тонн
3.2.4	1,8 м або більше ($1,8 \leq d$)	20 тонн
3,3	<i>Строєні осі причепів та напівпричепів</i> Сумарне навантаження на строєну вісь не повинне перевищувати, якщо відстань (d) між осями становить:	
3.3.1	1,3 м або менше ($d \leq 1,3$)	21 тонн
3.3.2	понад 1,3 м до 1,4 м ($1,3 < d \leq 1,4$)	24 тонни
3.4	<i>Привідні осі</i>	
3.4.1	Привідні осі транспортних засобів, згаданих у пунктах 2.2.1 та 2.2.2	11,5 тонн
3.4.2	Привідні осі транспортних засобів, згаданих у пунктах 2.2.3, 2.2.4, 2.3 та 2.4	11,5 тонн
3.5	<i>Здвоєні осі моторних транспортних засобів</i>	

	Сумарне навантаження на здвоєну вісь не повинне перевищувати, якщо відстань (d) між осями становить:	
3.5.1	менше 1 м ($d < 1,0$)	11,5 тонн
3.5.2	становить 1,0 м або більше, але не більше ніж 1,3 м ($1,0 \leq d < 1,3$)	16 тонн
3.5.3	становить 1,3 м або більше, але не більше ніж 1,8 м ($1,3 \leq d < 1,8$)	—18 тонн —19 тонн у випадках, коли на привідній осі встановлені подвійні шини та пневматична підвіска або підвіска, визнана еквівалентною їй у межах Співтовариства, як визначено у додатку II, або ж у випадках, коли на кожній привідній осі встановлені подвійні шини, а максимальне навантаження на кожну вісь не перевищує 9,5 тонн
4.	Пов'язані характеристики для транспортних засобів, згаданих у статті 1 (1) (b)	
4.1	<i>Усі транспортні засоби</i> Навантаження на привідну вісь або на привідні осі транспортного засобу або комбінації транспортних засобів повинне бути не менше ніж 25% від загальної навантаженої маси транспортного засобу або комбінації транспортних засобів, коли вони беруть участь у міжнародному дорожньому русі	
4.2	<i>Автопоїзди</i> Відстань між задньою віссю моторного транспортного засобу та передньою віссю причепа повинна бути не менше ніж 3,00 м.	
4.3	<i>Максимальна дозволена маса залежно від колісної бази</i> Максимальна дозволена маса в тоннах моторного транспортного засобу, що має 4 осі, не може більше ніж у 5 разів перевищувати відстань у метрах між геометричними осями крайньої передньої та крайньої задньої осей транспортного засобу	
4.4	<i>Напівпричепи</i>	

	Горизонтальна відстань між віссю сідельно-зчіпного пристрою та будь-якою точкою в передній частині напівпричепа не повинна перевищувати 2,04 м	
--	--	--

ДОДАТОК II

УМОВИ СТОСОВНО ЕКВІВАЛЕНТНОСТІ МІЖ ДЕЯКИМИ НЕПНЕВМАТИЧНИМИ ПІДВІСКАМИ ТА ПНЕВМАТИЧНИМИ ПІДВІСКАМИ ДЛЯ ПРИВІДНИХ ОСЕЙ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1. ВИЗНАЧЕННЯ ПНЕВМАТИЧНОЇ ПІДВІСКИ

Підвіску транспортного засобу вважають пневматичною, якщо пневматичні пристрої відповідають щонайменше за 75% її амортизаційного ефекту.

2. ЕКВІВАЛЕНТНІСТЬ ДО ПНЕВМАТИЧНОЇ ПІДВІСКИ

Підвіску транспортного засобу визнають еквівалентною до пневматичної підвіски у разі її відповідності таким умовам:

- 2.1. за короткотривалих вільних низькочастотних вертикальних коливань маси, яка амортизується, над привідною віссю або візком транспортного засобу, зафіксована частотність та затухання за максимального навантаження підвіски не повинна виходити за межі, визначені у пунктах 2.2–2.5;
- 2.2. На кожній осі повинні бути встановлені гідравлічні амортизатори. На візках зі здвоєними осями амортизатори повинні бути розміщені таким чином, щоб мінімізувати коливання візків;
- 2.3. середній коефіцієнт затухання D повинен становити більше ніж 20% критичного затухання для підвіски за звичайних умов зі встановленими робочими гідравлічними амортизаторами;
- 2.4. коефіцієнт затухання зі знятими або недієздатними гідравлічними амортизаторами повинен становити не більше ніж 50% від D ;
- 2.5. частота короткотривалих вільних коливань маси, яка амортизується, розташованої над привідною віссю або візком, не повинна перевищувати 2,0 Гц;
- 2.6. частота коливань та затухання підвіски подана в параграфі 3. Процедура випробування для вимірювання частоти та затухання визначена в параграфі 4.
3. **ВИЗНАЧЕННЯ ЧАСТОТИ КОЛИВАНЬ ТА ЗАТУХАННЯ** Для цього визначення береться до уваги амортизована маса M (кг) над привідною віссю або візком. Вісь або візок має вертикальну жорсткість K ньютонів на метр (Н/м) між поверхнею дороги та амортизованою масою, а також загальний коефіцієнт затухання C ньютонів на метр на секунду (Н·с/м). Вертикальне переміщення амортизованої маси дорівнює Z . Рівняння руху для вільних коливань амортизованої маси є таким:

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

Частота коливань амортизованої маси F (рад/с) дорівнює:

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

Затухання критичне, коли $C = C_0$,

де

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

Коефіцієнт затухання як частка критичного затухання дорівнює:

$$\frac{C}{C_0}$$

За короткотривалих вільних коливань амортизованої маси вертикальний рух маси відбуватиметься за згасною синусоїдою (Рисунок 2). Частоту коливань можна встановити шляхом вимірювання часу для всіх коливальних циклів, які можна спостерегти. Затухання можна встановити шляхом вимірювання максимального значення амплітуди коливань в одному напрямку, що йдуть одне за одним. Якщо максимальні відношення амплітуд першого та другого циклу коливання дорівнюють A_1 та A_2 , тоді коефіцієнт затухання D дорівнює:

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

де «ln» — натуральний логарифм відношення амплітуд.

4. ПРОЦЕДУРА ВИПРОБУВАННЯ

Для встановлення шляхом випробування коефіцієнту затухання D , коефіцієнту затухання зі знятими гідравлічними амортизаторами та частоти коливань підвіски F , навантажений транспортний засіб необхідно:

(a) спрямувати на малій швидкості (5 км/год + 1 км/год) вниз із порогу висотою 80 мм, профіль якого показаний на Рисунок 1. Короткотривалі коливання, частоту та затухання яких необхідно аналізувати, виникають після того, як із зазначеного порога з'їжджають колеса на привідній осі;

або

(b) притягнути вниз за шасі таким чином, щоб навантаження привідної осі в 1,5 рази перевищувало максимальне статичне значення. Далі притягнутий вниз транспортний засіб потрібно різко відпустити, після чого проаналізувати виниклі коливання;

або

(c) підтягнути вгору за шасі таким чином, щоб амортизована маса була піднята на 80 мм над привідною віссю. Далі підтягнутий вгору транспортний засіб потрібно різко відпустити, після чого проаналізувати виниклі коливання;

або

(d) піддати іншим процедурам, якщо вони були підтвержені виробником та затверджені технічним відділом як еквівалентні.

На транспортному засобі повинен бути встановлений перетворювач вертикальних переміщень між привідною віссю та шасі, безпосередньо над привідною віссю. Спираючись на графік, бачимо, що часовий інтервал між першим та другим максимальним значенням компресії можна виміряти для отримання частоти F та відношення амплітуд для отримання затухання. Для візків, що мають 2 привідні осі, перетворювачі вертикальних переміщень повинні бути встановлені між кожною привідною віссю та шасі безпосередньо над нею.

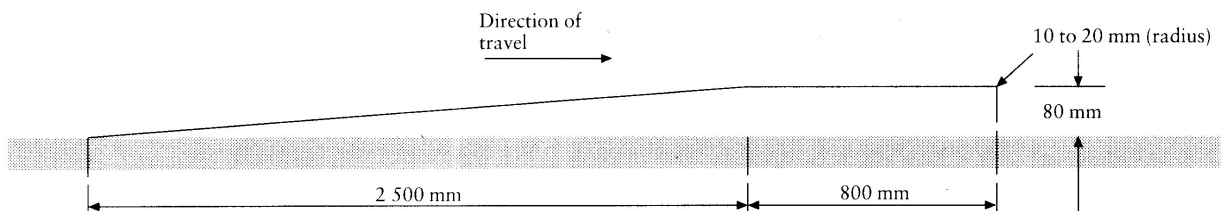


Рисунок 1

Поріг для випробування підвіски

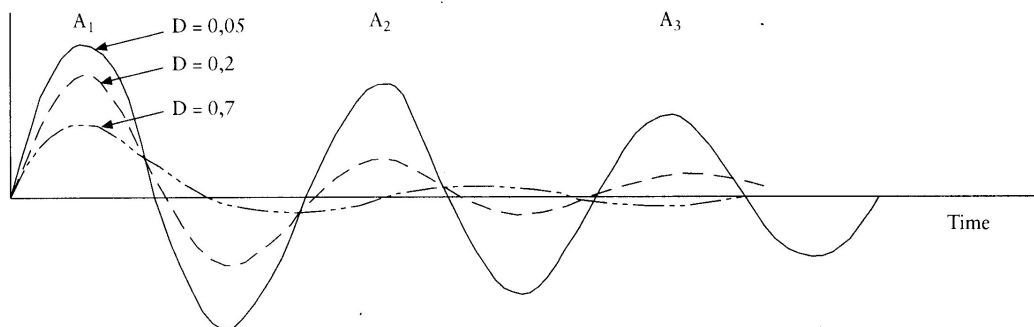


Рисунок 2

Реакція затухання короткотривалих коливань

ДОДАТОК III

ТАБЛИЧКА ІЗ ЗАЗНАЧЕННЯМ РОЗМІРІВ, ЗГАДАНА В СТАТТІ 6 (1) (а)

- I. Табличка із зазначенням розмірів, прикріплена, наскільки це можливо, поряд із табличкою, згаданою в Директиві 76/114/ЄЕС, повинна містити такі дані:
1. назва виробника (¹⁰);
 2. ідентифікаційний номер транспортного засобу (¹¹);
 3. довжина моторного транспортного засобу, причепа або напівпричепа (L);
 4. ширина моторного транспортного засобу, причепа або напівпричепа (W);
 5. дані для вимірювання довжини комбінацій транспортних засобів:
 - відстань (a) між передньою частиною моторного транспортного засобу та центром зчіпного пристрою (зчіпного гака або сидельно-зчіпного пристрою); у випадку сидельно-зчіпного пристрою з декількома точками зчеплення, необхідно зазначити максимальні та мінімальні значення (a_{\min} та a_{\max}),
 - відстань (b) між передньою центром зчіпного пристрою причепа (кільцем сидельно-зчіпного пристрою) або напівпричепа (шворнем) та задньою частиною причепа або напівпричепа; у випадку зчіпного пристрою з декількома точками зчеплення, необхідно зазначити максимальні та мінімальні значення (b_{\min} та b_{\max}).
- Довжина комбінації транспортних засобів означає довжину моторного транспортного засобу та причепа або напівпричепа, розміщених один за одним та вирівняних за прямою лінією.
- II. Значення, зазначені на підтвердженні відповідності, повинні відтворювати точні виміри, здійснені безпосередньо на транспортному засобі.

ДОДАТОК III

ЧАСТИНА А

СКАСОВАНІ ДИРЕКТИВИ

(зазначені у статті 10)

— Директива 83/3/ЄЕС про масу, розміри та деякі інші технічні характеристики деяких дорожніх транспортних засобів з подальшими змінами, внесеними:

—

— Директивою 86/360/ЄЕС

— Директивою 88/218/ЄЕС

— Директивою 89/338/ЄЕС

— Директивою 89/460/ЄЕС

— Директивою 89/461/ЄЕС

— Директивою 91/60/ЄЕС

— Директивою 92/7/ЄЕС

— Директивою 86/364/ЄЕС про підтвердження дотримання транспортними засобами Директиви 85/3/ЄЕС про масу, розміри та деякі інші технічні характеристики деяких дорожніх транспортних засобів.

ЧАСТИНА В

Директива	Кінцевий	термін
-----------	----------	--------

Стаття 8					Стаття 1		
Стаття 9–12	—						
Стаття 13	Стаття 9						
Додаток I	Додаток I						
Пункт 1	Пункт 1						
Пункт 1.1 1–3-й, 5-й абзаци						Стаття 1 (2)	
Пункт 1.1, 4-й абзац	—						
Пункт 1.2 (a)	—						
Пункт 1.2 (b)	—						
Пункти 1.3–1.5	Пункти 1.3–1.5						
Пункт (1.6)						Стаття 1 (3)	
Пункт 1.7							Стаття 1 (3)
Пункт 1.8	—						
Пункти 2.2.1 (b)	Пункти 2.2.1 (b)						
Пункт 2.2.2 (a–c)	Пункт 2.2.2 (a–c)						
Пункт 2.2.3					Стаття 1 (5) (b)		
Пункт 2.2.4.1							
Пункт 2.2.4.2							Стаття 1 (1) (a)
Пункти 2.3–2.3.1					Стаття 1 (5) (c)		
Пункти 2.3.2–2.3.3							Стаття 1 (1) (b–c)
Пункт 2.4					Стаття 1 (5) (c)		
Пункти 3–3.3.2	Пункти 3–3.3.2						
Пункти 3.4–3.4.1		Стаття 1 (3)					
Пункти 3.4.2–3.5.2					Стаття 1 (5) (d)		
Пункт 3.5.3							Стаття 1 (1) (d)
Пункти 4–4.2	Пункти 4–4.2						
Пункт 4.3					Стаття 1 (5) (e)		
Пункт 4.4						Стаття 1 (4)	
Додаток II							Додаток III
Додаток III			Додаток				

(¹) Директива Європейського Парламенту і Ради 2007/46/ЄС від 05 вересня 2007 року про встановлення рамок для затвердження моторних транспортних засобів та їх причепів, а також систем, компонентів та окремих технічних вузлів, призначених для таких транспортних засобів (Рамкова директива) (ОВ L 263, 09.10.2007, с. 1).

(²) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 2019/1242 від 20 червня 2019 року про встановлення експлуатаційних стандартів викидів CO₂ для нових вантажних транспортних засобів та про внесення змін до регламентів Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 595/2009 і (ЄС) 2018/956 та до Директиви Ради 96/53/ЄС (ОВ L 198, 25.07.2019, с. 202).

(³) Директива Ради 92/106/ЄЕС від 07 грудня 1992 року про встановлення спільних правил для деяких типів комбінованих перевезень вантажів між державами-членами (ОВ L 368, 17.12.1992, с. 38).

(⁴) ОВ № L 24, 30.01.1976, с. 1. Директива зі змінами, внесеними Директивою Комісії 78/507/ЄЕС (ОВ № L 155, 13.06.1978, с. 31).

(⁵)

(¹)* Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 1071/2009 від 21 жовтня 2009 року про спільні правила щодо умов, необхідних для виконання професійним операторам дорожніх перевезень та про скасування Директиви Ради 96/26/ЄС (ОВ L 300, 14.11.2009, с. 51);

(⁶)

(²)* Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 від 15 березня 2006 року про гармонізацію певного соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту, внесення змін до регламентів Ради (ЄЕС) № 3821/85 та (ЄС) № 2135/98 та скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85 (ОВ L 102, 11.04.2006, с. 1).

(⁷)

(³) Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 165/2014 від 04 лютого 2014 року про тахографи на дорожньому транспорті, скасування Регламенту Ради (ЄЕС) № 3821/85 про реєструвальне обладнання на дорожньому транспорті та внесення змін до Регламенту Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 561/2006 про гармонізацію певного соціального законодавства стосовно дорожнього транспорту (ОВ L 60, 28.02.2014, с. 1).

(⁸)

(⁴)* Регламент Європейського Парламенту і Ради (ЄС) № 182/2011 від 16 лютого 2011 року про встановлення правил та загальних принципів стосовно механізмів контролю державами-членами здійснення Комісією виконавчих повноважень (ОВ L 55, 28.02.2011, с.13).

(⁹)

(⁵)* Директива Європейського Парламенту і Ради (ЄС) 2015/719 від 29 квітня 2015 року про внесення змін до Директиви Ради 96/53/ЄС про встановлення для деяких дорожніх транспортних засобів, що перебувають в обігу в межах Співтовариства, максимальних дозволених розмірів для внутрішнього та міжнародного дорожнього руху та максимальної дозвленої маси для міжнародного дорожнього руху (ОВ L 115, 06.05.2015, с. 1).

(¹⁰) Таку інформацію не потрібно дублювати, коли на транспортному засобі наявна єдина табличка із зазначенням як маси, так і розмірів.

(¹¹) Таку інформацію не потрібно дублювати, коли на транспортному засобі наявна єдина табличка із зазначенням як маси, так і розмірів.