

**Համայնքում երթելակող որոշ տեսակի տրանսպորտային միջոցների՝ ազգային եւ միջազգային երթելակության ժամանակ թույլատրելի առավելագույն եզրաչափերը եւ միջազգային երթելակության ժամանակ դրանց թույլատրելի առավելագույն զանգվածը սահմանող՝ ԽՈՐՀՐԴԻ 1996 թվականի հուլիսի 25-ի 96/53/ԵՀ ՀՐԱՀԱՆԳ**

ԵՎՐՈՊԱԿԱՆ ՄԻՈՒԹՅԱՆ ԽՈՐՀՈՒՐԴԸ,

հաշվի առնելով «Եվրոպական համայնքի հիմնադրման մասին» պայմանագիրը եւ, մասնավորապես, դրա 75-րդ հոդվածը,

հաշվի առնելով Հանձնաժողովից ստացված առաջարկը (1),

հաշվի առնելով Տնտեսական եւ սոցիալական հարցերով կոմիտեի եզրակացությունը (2),

գործելով Պայմանագրի 189գ հոդվածով սահմանված ընթացակարգին համապատասխան (3),

1) քանի որ ընդհանուր տրանսպորտային քաղաքականության շրջանակներում «Որոշ տրանսպորտային միջոցների զանգվածների, եզրաչափերի եւ տեխնիկական որոշ այլ բնութագրերի մասին» Խորհրդի 1984 թվականի դեկտեմբերի 19-ի հրահանգով (4) սահմանվեցին տրանսպորտային միջոցների՝ անդամ պետություններում երթելակության մեջ արդյունավետ օգտագործումը թույլատրող ընդհանուր ստանդարտները,

2) քանի որ 85/3/ԵՏՀ հրահանգում մի քանի անգամ կատարվել են զգալի փոփոխություններ, քանի որ դրա հետագա փոփոխման նպատակով այն պետք է, հստակության եւ ռացիոնալության նկատառումներից ելնելով, մտցվի միասնական տեքստի մեջ Տրանսպորտային միջոցների 85/3/ԵՏՀ հրահանգի հետ համապատասխանության ապացույցին վերաբերող՝ Խորհրդի 1986 թվականի հուլիսի 24-ի 86/364/ԵՏՀ հրահանգի հետ (5),

3) քանի որ առեւտրային նպատակներով օգտագործվող տրանսպորտային միջոցների զանգվածների եւ եզրաչափերի առնչությամբ անդամ պետություններում գործող ստանդարտների միջեւ առկա տարբերությունները կարող էին բացասական

ազդեցություն ունենալ մրցակցային պայմանների վրա եւ խոչընդոտել անդամ պետությունների միջեւ իրականացվող փոխադրումները,

- 4) քանի որ, սուբսիդիարության սկզբունքի համաձայն, անհրաժեշտ է Համայնքի մակարդակով գործողություններ ձեռնարկել՝ նշված խոչընդոտը վերացնելու համար,  
,
- 5) քանի որ նշված ստանդարտներն արտացոլում են առետրային նպատակներով օգտագործվող տրանսպորտային միջոցների ռացիոնալ ու խնայողաբար օգտագործման եւ ենթակառուցվածքների տեխնիկական սպասարկման պահանջների, ավտոճանապարհային անվտանգության, շրջակա միջավայրի պաշտպանության եւ հասարակության կյանքի հիմքի միջեւ հավասարակշռությունը,
- 6) քանի որ ապրանքների փոխադրման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցների եզրաչափերին վերաբերող ընդհանուր ստանդարտները պետք է երկար ժամանակ անփոփոխ մնան,
- 7) քանի որ տրանսպորտային միջոցների զանգվածներին եւ եզրաչափերին վերաբերող լրացուցիչ տեխնիկական պահանջները կարող են կիրառվել անդամ պետությունում գրանցված կամ երթեւեկող եւ առետրային նպատակներով օգտագործվող տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ, քանի որ նշված պահանջները չպետք է խոչընդոտեն անդամ պետությունների միջեւ առետրային նպատակներով օգտագործվող տրանսպորտային միջոցների երթեւեկությունը,
- 8) քանի որ 89/388/ԵՏՀ հրահանգով փոփոխված 85/3/ԵՏՀ հրահանգի 2-րդ հոդվածով սահմանված «հաստ պատեր ունեցող սառնարան-մեքենա» (6) եզրույթի իմաստը պետք է ընդլայնվի, որպեսզի հնարավորություն տրվի անդամ պետություններին իրենց տարածքում թույլատրել նշված հոդվածով սահմանված՝ մեկուսացման պահանջներն այլեւս չբավարարող սառնարան-մեքենաների երթեւեկությունը,

- 9) քանի որ անհրաժեշտ է հստակեցնել «չբաժանվող բեռ» հասկացությունը, որպեսզի հնարավոր լինի ապահովելու նշված բեռներ փոխադրող տրանսպորտային միջոցների կամ տրանսպորտային միջոցների համակցությունների համար թույլտվություններ տալու առնչությամբ սույն Հրահանգի միասնական կիրառումը,
- 10) քանի որ տոննան համընդհանուր կերպով կիրառվում է հասկացվում է որպես տրանսպորտային միջոցի զանգվածի չափման միավոր է, ուստի, կիրառվում է սույն Հրահանգում, միեւնույն ժամանակ ընդունելով, որ զանգվածի չափման պաշտոնական միավորը նյուտոնն է,
- 11) քանի որ ներքին շուկայի իրականացման ժամանակ սույն Հրահանգի գործողության շրջանակը պետք է տարածվի ազգային տրանսպորտի վրա այնքանով, որքանով այն վերաբերում է տրանսպորտի ոլորտում այն բնութագրերին, որոնք զգալիորեն ազդում են մրցակցային պայմանների եւ, մասնավորապես, ապրանքների փոխադրման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցների եւ տրանսպորտային միջոցների համակցությունների թույլատրելի առավելագույն երկարությանն ու լայնությանը վերաբերող արժեքների վրա,
- 12) քանի որ տրանսպորտային միջոցների այլ բնութագրերի մասով անդամ պետություններն իրավասու են միայն իրենց տարածքում ազգային փոխադրումների մեջ օգտագործվող տրանսպորտային միջոցների նկատմամբ կիրառելու սույն Հրահանգով սահմանված արժեքներից տարբեր այլ արժեքներ,
- 13) քանի որ դուրսքաշվող կցորդիչներ օգտագործող ավտոգնացքների առավելագույն երկարությունը գործնականում 18,75 մ է, երբ դրանք ամբողջության բացված են, քանի որ նույն առավելագույն երկարությունը պետք է սահմանվի ֆիքսված կցորդիչներ օգտագործող ավտոգնացքների համար,

- 14) քանի որ ապրանքների փոխադրման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցների 2,50 մ թույլատրելի առավելագույն լայնությունը կարող է բավարար չլինել՝ տակդիրների արդյունավետ բեռնման համար, որի արդյունքում անդամ պետությունների ներքին փոխադրումների վերաբերյալ օրենսդրությամբ կիրառվում էին այդ սահմանից տարբեր այլ սահմաններ, քանի որ այսպիսով անհրաժեշտ է, ընդհանուր առմամբ, փոխել ներկա իրավիճակը՝ տեխնիկական պահանջների հստակություն ապահովելու նպատակով՝ հաշվի առնելով ճանապարհային երթևեկության անվտանգության հայեցակետերը,
- 15) քանի որ, եթե ապրանքների փոխադրման համար նախատեսված տրանսպորտային միջոցների առավելագույն լայնությունը դառնա 2,55 մ, ապա նշված ստանդարտը պետք է նաեւ կիրառվի ավտոբուսների նկատմամբ, քանի որ ավտոբուսների առումով, անհրաժեշտ է, ուստի, նախատեսել անցումային ժամանակահատված՝ թույլ տալու համար համապատասխան արտադրողներին փոփոխելու արդյունաբերական կայանները,
- 16) քանի որ տրանսպորտային միջոցների օգտագործումը թույլատրելիս եւ դրանք օգտագործելիս ճանապարհներին հասցվելիք հավելյալ վնասը կանխելու եւ մաներայնությունն ապահովելու նպատակով նախապատվությունը պետք է տրվի ավելի շատ օդաճնշական կամ համարժեք այլ կախոցի, քան մեխանիկական կախոցի, քանի որ սոնու առավելագույն սահմանված բեռնվածությունը չպետք է գերազանցվի, եւ տրանսպորտային միջոցը պետք է կարողանա շրջադարձ կատարել 360 աստիճանի տակ՝ միեւնույն ժամանակ պահպանելով տրանսպորտային միջոցի եզրաչափերի ստանդարտն ընտրված ճանապարհի համար,
- 17) քանի որ անդամ պետություններին պետք է թույլատրել ապրանքների ազգային փոխադրմամբ զբաղվող եւ սույն Հրահանգով սահմանված եզրաչափերից տարբեր այլ եզրաչափեր ունեցող տրանսպորտային միջոցներին կամ տրանսպորտային միջոցների համակցություններին երթևեկել իրենց տարածքում, եթե նշված տրանսպորտային միջոցներով իրականացվող փոխադրումները չեն սահմանվում սույն Հրահանգով

որպես փոխադրումներ, որոնք զգալիորեն ներազդում են տրանսպորտային ոլորտում միջազգային մրցակցության վրա, այսինքն՝ մասնագիտացված տրանսպորտային միջոցներով եւ մոդուլային սկզբունքի համաձայն իրականացվող փոխադրումներ,

- 18) քանի որ մոդուլային սկզբունքի համաձայն իրականացվող փոխադրումների դեպքում անհրաժեշտ է նախատեսել անցումային ժամանակահատված, որի ընթացքում անդամ պետությունը հնարավորություն կունենա փոփոխելու իր ճանապարհային ենթակառուցվածքները,
- 19) քանի որ նոր տեխնոլոգիաների կամ նոր հասկացությունների կիրառմամբ եւ սույն Հրահանգով սահմանված ստանդարտներից տարբեր ստանդարտների համաձայն արտադրված տրանսպորտային միջոցներին կամ տրանսպորտային միջոցների համակցություններին պետք է տրվի փորձաշրջանով տեղական փոխադրումներ իրականացնելու թույլտվություն, որը հնարավորություն կտա դրանց օգտվելու տեխնիկական առաջընթացից,
- 20) քանի որ սույն Հրահանգի իրականացման ամսաթվից առաջ շահագործման մեջ դրված եւ նախկինում տարբերվող ազգային դրույթների կամ չափման մեթոդների պատճառով սույն Հրահանգով սահմանված եզրաչափերի բնութագրերին չհամապատասխանող տրանսպորտային միջոցներին պետք է անցումային ժամանակահատվածում թույլատրվի շարունակել փոխադրման ծառայություններ տրամադրել այն անդամ պետությունում, որտեղ գրանցվել կամ երթեւեկել է տրանսպորտային միջոցը,
- 21) քանի որ առաջընթաց է արձանագրվել հինգ կամ վեց սոնի ունեցող տրանսպորտային միջոցների համակցությունների տեսակի հաստատման հրահանգներն ընդունելու ուղղությամբ, քանի որ, այսպիսով, պետք է հանվեն 85/3/ԵՏՀ հրահանգի II հավելվածով սահմանված տրանսպորտային միջոցի զանգվածներից եւ եզրաչափերից բացի այլ բնութագրերի համապատասխանությանը վերաբերող պահանջները,

- 22) քանի որ նման փոփոխությունը եւս անհրաժեշտ է՝ ճանապարհային երթեւեկության եւ շրջանառության մասին միջազգային կոնվենցիաներին հակասող կանոններից խուսափելու համար,
- 23) քանի որ սույն Հրահանգին համապատասխանության դիտանցումը դյուրացնելու նպատակով անհրաժեշտ է ապահովել, որ տրանսպորտային միջոցներն ունենան համապատասխանությունը վկայող ապացույց,
- 24) եւ քանի որ սույն Հրահանգը չի ներառում անդամ պետությունների՝ իրենց ազգային իրավունքում փոխատեղելու եւ սույն Հրահանգով փոփոխվող հրահանգների կիրարկման վերջնաժամկետներին վերաբերող անդամ պետությունների պարտականությունների վրա,

ԸՆԴՈՒՆԵՑ ՍՈՒՅՆ ՀՐԱՀԱՆԳԸ.

#### *Հոդված 1*

1. Սույն Հրահանգը կիրառվում է՝

#### **▼M1**

ա) «Մեխանիկական տրանսպորտային միջոցների եւ դրանց կցորդների տեսակի հաստատմանը վերաբերող՝ անդամ պետությունների օրենքների համապատասխանեցման մասին» Խորհրդի 1970 թվականի փետրվարի 6-ի 70/156/ԵՏՀ հրահանգի II հավելվածով սահմանված՝ (7) M2 եւ M3 կատեգորիաներին դասվող մեխանիկական տրանսպորտային միջոցների եւ դրանց 0 կատեգորիային դասվող կցորդների եւ N2 ու N3 կատեգորիաներին դասվող մեխանիկական տրանսպորտային միջոցների եւ դրանց 03 ու 04 կատեգորիաներին դասվող կցորդների նկատմամբ.

#### **▼B**

բ) սույն Հրահանգի (ա) կետով եւ I (2) հավելվածով սահմանված տրանսպորտային միջոցների զանգվածների եւ որոշ այլ բնութագրերի նկատմամբ:

2. I հավելվածում նշված զանգվածների բոլոր արժեքները գործում են՝ կապված տրանսպորտային միջոցի երթեւեկության հետ եւ, ուստի, վերաբերում են ոչ թե արտադրման ստանդարտներին, որոնք կսահմանվեն հետագա հրահանգում, այլ բեռնման պայմաններին:

#### ▼M1

3. Սույն Հրահանգը չի կիրառվում մեկից ավելի հատված ունեցող՝ հողակապված ավտոբուսների նկատմամբ:

#### ▼B

### *Հոդված 2*

Սույն Հրահանգի նպատակներով՝

- «մեխանիկական տրանսպորտային միջոց» նշանակում է շարժիչով շարժման մեջ դրվող ցանկացած ինքնագնաց ավտոճանապարհային տրանսպորտային միջոց ,
- «կցորդ» նշանակում է ցանկացած տրանսպորտային միջոց, որը նախատեսված է մեխանիկական տրանսպորտային միջոցով քարշակվելու համար, եւ որը կառուցված ու կահավորված է այնպես, որ հնարավոր լինի դրանով բեռներ փոխադրել. այս եզրույթը չի ներառում կիսակցորդները,
- «կիսակցորդ» նշանակում է ցանկացած տրանսպորտային միջոց, որը նախատեսված է մեխանիկական տրանսպորտային միջոցին կցվելու համար այնպես, որ նրա մասը հենվի դրան, եւ վերջինս իր վրա կրի կիսակցորդի եւ նրա բեռի զանգվածի զգալի մասը, եւ կառուցված ու կահավորված լինի այնպես, որ հնարավոր լինի դրանով բեռներ փոխադրել.
- «տրանսպորտային միջոցների համակցություն» նշանակում է.
- ավտոգնացք, որը բաղկացած է կցորդին կցված մեխանիկական տրանսպորտային միջոցից կամ
- երկու սեկցիա ունեցող տրանսպորտային միջոց, որը բաղկացած է կիսակցորդին կցված մեխանիկական տրանսպորտային միջոցից.

– «սառնարան-մեքենա» նշանակում է ցանկացած տրանսպորտային միջոց, որի թափքի ֆիքսված կամ շարժական վերնակառուցվածքները կահավորված են այնպես, որ հնարավոր լինի բեռները փոխադրել կարգավորվող ջերմաստիճանային պայմաններում, եւ որոնց կողային պատերից յուրաքանչյուրը, այդ թվում՝ մեկուսացումը, կազմեն առնվազն 45 մմ.

– «ավտոբուս» նշանակում է ցանկացած տրանսպորտային միջոց, որն ունի իննից ավելի նստատեղ, այդ թվում՝ վարորդի նստատեղը, կառուցված ու կահավորված է այնպես, որ հնարավոր լինի փոխադրելու ուղեւորներին եւ իրենց ուղեբեռը: Այն կարող է լինել մեկ կամ երկու հարկանի եւ նաեւ քարշակել կցորդ՝ բեռների փոխադրման համար.

– «երկու սեկցիա ունեցող» նշանակում է ավտոբուս, որն ունի երկու սեկցիա ունեցող հատվածով միմյանց միացված երկու ֆիքսված հատված: Նմանատիպ տրանսպորտային միջոցի երկու ֆիքսված հատվածներում ուղեւորների հատվածները պետք է փոխկապակցված լինեն: Երկու սեկցիա ունեցող մասերը պետք է հնարավորություն տան ուղեւորներին ազատ տեղաշարժվելու ֆիքսված հատվածներում: Երկու մասերը պետք է միմյանց միացվեն եւ անջատվեն միայն արհեստանոցում.

– «թույլատրելի առավելագույն եզրաչափ» նշանակում է սույն Հրահանգի I հավելվածով սահմանված տրանսպորտային միջոցի օգտագործման համար անհրաժեշտ առավելագույն եզրաչափը.

– «թույլատրելի առավելագույն զանգված» նշանակում է բեռնավորված տրանսպորտային միջոցի՝ միջազգային երթելեկության ժամանակ օգտագործման համար նախատեսված առավելագույն զանգվածը.

– «սոնու առավելագույն թույլատրելի բեռնվածություն» նշանակում է բեռնավորված սոնու կամ սոնիների՝ միջազգային երթելեկության ժամանակ օգտագործման համար նախատեսված առավելագույն բեռնվածությունը.

–«չբաժանվող բեռ» նշանակում է բեռ, որը չի կարող, ավտոճանապարհով փոխադրման նպատակներից ելնելով, առանց անհարկի ծախսերի կամ վնասվելու վտանգի բաժանվել երկու կամ ավելի բեռների, եւ որը, շնորհիվ իր չափսերի կամ զանգվածի, չի կարող փոխադրվել բոլոր առումներով սույն Հրահանգի պահանջներին համապատասխանող մեխանիկական տրանսպորտային միջոցով, կցորդով, ավտոգնացքով կամ երկու սեկցիա ունեցող տրանսպորտային միջոցով.



– «տոննա» նշանակում է զանգված, որը հաշվարկվում է մեկ տոննայի զանգվածով եւ համապատասխանում է 9,8 կիլոնյուտոնին (կՆ):

Ի հավելվածով սահմանված բոլոր թույլատրելի առավելագույն եզրաչափերը գնահատվում են 70/156/ԵՏՀ հրահանգի Ի հավելվածին համապատասխան՝ առանց որեւէ դրական շեղումների:

### Հոդված 3

1. Անդամ պետությունը չի կարող մերժել կամ արգելել իր տարածքում՝
2. – մեկ այլ անդամ պետությունում գրանցված կամ երթեւեկող տրանսպորտային միջոցների օգտագործումը միջազգային երթեւեկության մեջ իրենց զանգվածի եւ եզրաչափերի պատճառով.

#### ▼M1

– մեկ այլ անդամ պետությունում գրանցված կամ երթեւեկող տրանսպորտային միջոցների օգտագործումն ազգային երթեւեկության մեջ իրենց եզրաչափերի պատճառով..

#### ▼B

1. պայմանով, որ նշված տրանսպորտային միջոցները համապատասխանեն Ի հավելվածում նշված սահմաններին:

Սույն դրույթը կիրառվում է նույնիսկ այն դեպքերում, երբ՝

- (a) ա) նշված տրանսպորտային միջոցները Ի հավելվածում ներառված զանգվածի եւ եզրաչափերի որոշ բնութագրերի առումով չեն համապատասխանում տվյալ անդամ պետության պահանջներին.

բ) այն անդամ պետության իրավասու մարմինը, որտեղ գրանցված կամ երթեւեկում են տրանսպորտային միջոցները, ունի 4 (1) հոդվածում չնշված եւ Ի հավելվածով նախատեսված՝ սահմանները գերազանցող թույլատրելի սահմաններ:

2. Այնուամենայնիվ, 1 (ա) պարբերությունը չի ներառում անդամ պետությունների իրավունքի վրա պահանջելու, պատշաճորեն հաշվի առնելով Համայնքի իրավունքը, որ իր տարածքում գրանցված կամ երթեւեկող տրանսպորտային միջոցները

համապատասխանեն I հավելվածում չներառված զանգվածի եւ եզրաչափերի բնութագրերի մասին իրենց ազգային պահանջներին:

3. Անդամ պետությունները կարող են պահանջել, որ սառնարան-մեքենաներն ունենան «Արագ փչացող սննդամթերքի միջազգային փոխադրման եւ նման փոխադրման համար օգտագործվող հատուկ սարքավորումների մասին» 1970 թվականի սեպտեմբերի 1-ի համաձայնագրով նախատեսված «ATP» հավաստագիր կամ «ATP» հավաստագրման ցուցնակ:

#### *Հոդված 4*

##### **▼M1**

1. Անդամ պետությունները չեն թույլատրում իրենց տարածքներով.

ա) բեռների ազգային փոխադրումներ իրականացնող այն տրանսպորտային միջոցների կամ տրանսպորտային միջոցների համակցությունների բնականոն երթուղիները, որոնք չեն համապատասխանում I հավելվածի 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 եւ 4.4 կետերով սահմանված բնութագրերին.

բ) ազգային ուղեւորափոխադրումներ իրականացնող այն տրանսպորտային միջոցների բնականոն երթուղիները, որոնք չեն համապատասխանում I հավելվածի 1.1, 1.2, 1.4ա, 1.5 եւ 1.5ա կետերով սահմանված բնութագրերին:

2. Անդամ պետությունները կարող են, այնուամենայնիվ, թույլատրել իրենց տարածքներով.

ա) բեռների ազգային փոխադրումներ իրականացնող այն տրանսպորտային միջոցների կամ տրանսպորտային միջոցների համակցությունների երթուղիները, որոնք չեն համապատասխանում I հավելվածի 1.3, 2, 3, 4.1 եւ 4.3 կետերով սահմանված բնութագրերին.

բ) ազգային ուղեւորափոխադրումներ իրականացնող այն տրանսպորտային միջոցների երթուղիները, որոնք չեն համապատասխանում I հավելվածի 1.3, 2, 3, 4.1 եւ 4.3 կետերով սահմանված բնութագրերին:

##### **▼B**

3. Առավելագույն եզրաչափերը գերազանցող տրանսպորտային միջոցները կամ տրանսպորտային միջոցների համակցությունները կարող են երթուղիներ միայն

իրավասու մարմինների կողմից առանց խտրականության տրամադրված հատուկ թույլտվություններով կամ նշված մարմինների հետ յուրաքանչյուր դեպքի համար առանց խտրականության ձեռք բերված պայմանավորվածությունների հիման վրա, եթե նշված տրանսպորտային միջոցները կամ տրանսպորտային միջոցների համակցությունները փոխադրում են չբաժանվող բեռ կամ նախատեսված են նմանատիպ բեռներ փոխադրելու համար:

4. Անդամ պետությունները կարող են թույլատրել ►**M1** որոշ տեսակի ազգային փոխադրումներ իրականացնող ◀ տրանսպորտային միջոցներին կամ տրանսպորտային միջոցների համակցություններին, որոնք զգալիորեն չեն ներազդում տրանսպորտի ոլորտում միջազգային մրցակցության վրա, երթեւեկել իրենց տարածքներով I հավելվածի 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 եւ 4.4 կետերում նշված եզրաչափերից տարբեր այլ եզրաչափերով:

Փոխադրումները համարվում են, որ զգալիորեն չեն ներազդում տրանսպորտի ոլորտում միջազգային մրցակցության վրա, եթե բավարարվում են (ա) եւ (բ) կետերով սահմանված պայմաններից որեւէ մեկը՝

ա) փոխադրումներն իրականացվում են անդամ պետության տարածքում մասնագիտացված տրանսպորտային միջոցներով կամ մասնագիտացված տրանսպորտային միջոցների համակցությամբ եւ այն դեպքերում, երբ, որպես կանոն, չեն իրականացվում մեկ այլ անդամ պետության տրանսպորտային միջոցներով, օր.՝ փայտի մթերման ու փոխադրման եւ անտառատնտեսության հետ կապված գործողությունները.

բ) այն անդամ պետությունը, որը թույլ է տալիս իր տարածքում փոխադրումներ իրականացնել I հավելվածով սահմանված եզրաչափերից տարբեր եզրաչափեր ունեցող տրանսպորտային միջոցներով կամ տրանսպորտային միջոցների համակցությամբ, թույլ է տալիս նաեւ I հավելվածով սահմանված եզրաչափերին համապատասխանող մեխանիկական տրանսպորտային միջոցների, կցորդների եւ կիսակցորդների օգտագործումն այնպիսի համակցություններում, որոնցով հնարավոր է հասնել առնվազն տվյալ անդամ պետությունում թույլատրված բեռնման տեսողության այնպես, որ յուրաքանչյուր օպերատոր կարող է օգտվել մրցակցության հավասար պայմաններից (մոդուլային սկզբունք):

Համապատասխան անդամ պետությունը, որն իր ճանապարհային ենթակառուցվածքները համապատասխանեցրել է (բ) կետով սահմանված պայմանը բավարարելու համար, կարող է, այնուամենայնիվ, ամենաուշը մինչև 2003 թվականի դեկտեմբերի 31-ն **►M1** արգելել իր տարածքով ազգային փոխադրումներ իրականացնող այն տրանսպորտային միջոցների ◀ կամ տրանսպորտային միջոցների համակցության երթեւեկությունը, որոնց եզրաչափերը գերազանցում են եզրաչափերի մասին գործող ազգային ստանդարտներին՝ պայմանով, որ ազգային օրենսդրությունն անխտիր կիրառվի Համայնքի բոլոր փոխադրողների նկատմամբ:

Անդամ պետությունները տեղեկացնում են Հանձնաժողովին սույն պարբերության համաձայն ձեռնարկված միջոցների մասին:

5. Անդամ պետությունները կարող են թույլատրել նոր տեխնոլոգիաներով կամ նոր հասկացություններով արտադրված տրանսպորտային միջոցներին կամ տրանսպորտային միջոցների համակցություններին, որոնք չեն կարող բավարարել սույն Հրահանգի մեկ կամ ավելի պահանջները, իրականացնելու որոշ ներքին փոխադրումներ սահմանված փորձաշրջանի ընթացքում:

Անդամ պետությունները դրա մասին տեղեկացնում են Հանձնաժողովին:

6. Անդամ պետությունները կարող են թույլատրել մինչև սույն Հրահանգի իրականացումը գրանցված կամ երթեւեկող եւ բեռնափոխադրումներ իրականացնող տրանսպորտային միջոցների կամ տրանսպորտային միջոցների համակցությունների երթեւեկությունն իրենց տարածքներով մինչև 2006 թվականի դեկտեմբերի 31-ը I հավելվածի 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 եւ 4.4 կետերով սահմանված եզրաչափերը գերազանցող եզրաչափերով՝ շնորհիվ տարբերվող ազգային դրույթների կամ չափման մեթոդների:

#### **▼M1**

7. Անդամ պետությունները կարող են մինչև սույն Հրահանգի իրականացումը գրանցված կամ երթեւեկող եւ I հավելվածի 1.1, 1.2, 1.5 եւ 1.5ա կետերով սահմանված եզրաչափերը գերազանցող ավտոբուսներին թույլատրել երթեւեկել իրենց տարածքներում մինչև 2020 թվականի դեկտեմբերի 31-ը:

#### **▼B**

## Հոդված 5

Չհակասելով 4 (6) հոդվածին՝

ա) մինչև 1991 թվականի հունվարի 1-ը երթելակող երկու սեկցիա ունեցող տրանսպորտային միջոցները, որոնք չեն համապատասխանում I հավելվածի 1.6 եւ 4.4 կետերում ներառված մասնագրերին, համարվում են 3-րդ հոդվածի իմաստով նշված մասնագրերին համապատասխանող, եթե դրանց ընդհանուր երկարությունը չի գերազանցում 15,50 մ-ը.

բ) ավտոգնացքները, մեխանիկական տրանսպորտային միջոցները, որոնք երթելակում էին մինչև 1991 թվականի դեկտեմբերի 31-ը, եւ որոնք չեն համապատասխանում I հավելվածի 1.7 եւ 1.8 կետերում ներառված մասնագրերին, մինչև 1998 թվականի դեկտեմբերի 31-ը համարվում են 3-րդ հոդվածի իմաստով նշված մասնագրերին համապատասխանող, եթե դրանց ընդհանուր երկարությունը չի գերազանցում 18,00 մետրը:

## Հոդված 6

1. Անդամ պետությունները ձեռնարկում են անհրաժեշտ միջոցներ՝ ապահովելու համար, որ 1-ին հոդվածում նշված եւ սույն Հրահանգի պահանջներին համապատասխանող տրանսպորտային միջոցներն ունենան (ա), (բ) եւ (գ) կետերում նշված ապացույցները, որոնք ներառում են՝

ա) հետեւյալ երկու ցուցնակների համակցությունը.

– 76/114/ԵՏՀ հրահանգին համապատասխան պատրաստված եւ ամրացված «արտադրողի ցուցնակը» (8).

- III հավելվածին համապատասխան եզրաչափերի մասին վկայող ցուցնակը, որը պատրաստվել եւ ամրացվել է 76/114/ԵՏՀ հրահանգին համապատասխան.

բ) 76/114/ԵՏՀ հրահանգին համապատասխան պատրաստված եւ ամրացված մեկ ցուցնակ, որը պարունակում է (ա) կետում նշված երկու ցուցնակների տեղեկությունները.

գ) այն անդամ պետության իրավասու մարմինների կողմից տրված միասնական փաստաթուղթը, որտեղ գրանցված է կամ երթելակում է տրանսպորտային միջոցը:

Նշված փաստաթուղթն ունի նույն վերնագիրը եւ պարունակում է նույն տեղեկությունները, ինչ (ա) կետում նշված ցուցնակները:

Այն անհրաժեշտ է պահել այնպիսի վայրում, որ ստուգում իրականացնող անձինք կարողանան այն հեշտությամբ ստուգել: Անհրաժեշտ է նաեւ միջոցներ ձեռնարկել դրա պատշաճ պաշտպանության համար:

2. Եթե տրանսպորտային միջոցի բնութագրերն այլեւս չեն համապատասխանում համապատասխանության վկայագրում նշված բնութագրերին, ապա այն անդամ պետությունը, որտեղ գրանցված է տրանսպորտային միջոցը, ձեռնարկում է անհրաժեշտ քայլեր՝ համապատասխանության վկայագիրը փոփոխելու համար:

3. 1-ին պարբերության մեջ նշված ցուցնակները եւ փաստաթղթերը ճանաչվում են անդամ պետությունների կողմից որպես տրանսպորտային միջոցի՝ սույն Հրահանգով նախատեսված համապատասխանության վկայագիր:

4. Այն տրանսպորտային միջոցը, որն ունի համապատասխանության վկայագիր, կարող է ենթարկվել՝

– ընտրանքային ստուգումների՝ զանգվածի ընդհանուր ստանդարտներին համապատասխանության առումով.

- միայն ստուգման, եթե կասկած կա, որ այն եզրաչափերի ընդհանուր ստանդարտների մասով չի համապատասխանում սույն Հրահանգի պահանջներին:

5. Համապատասխանության ապացույցի միջին սյունակը, որը վերաբերում է տրանսպորտային միջոցների զանգվածին, հարկ եղած դեպքում, պարունակում է համապատասխան տրանսպորտային միջոցի նկատմամբ կիրառվող Համայնքի զանգվածի ստանդարտները:

Ինչ վերաբերում է I հավելվածի 2.2.2 (գ) կետում նշված տրանսպորտային միջոցներին, ապա «44 տոննա» գրառումը վերցվում է փակագծերի մեջ եւ գրվում է տրանսպորտային միջոցների համակցության թույլատրելի առավելագույն զանգվածի տակ:

6. Յուրաքանչյուր անդամ պետություն կարող է իր տարածքում գրանցված կամ երթեւեկող ցանկացած տրանսպորտային միջոցի համար որոշել, որ թույլատրելի առավելագույն զանգվածը, իր ազգային օրենսդրության համաձայն, պետք է նշվի

համապատասխանության ապացույցի ծախս սյունակում, մինչդեռ տեխնիկապես թույլատրելի զանգվածը՝ աջ սյունակում:

**▼M1**

*Հոդված 7*

Սույն Հրահանգով չի արգելվում յուրաքանչյուր անդամ պետությունում գործող ճանապարհային երթեւեկությունը կարգավորող դրույթների կիրառումը, որոնցով սահմանափակվում են որոշ ավտոճանապարհների կամ քաղաքացիական շինարարության կառույցների վրա տրանսպորտային միջոցների զանգվածը եւ (կամ) եզրաչափերը՝ անկախ այն պետությունից, որտեղ գրանցված կամ երթեւեկում են տրանսպորտային միջոցներ:

Սա ներառում է հատուկ վայրերում կամ հատուկ ավտոճանապարհների վրա օգտագործվող տրանսպորտային միջոցների թույլատրելի առավելագույն եզրաչափերի եւ (կամ) զանգվածների վրա տեղի սահմանափակումներ դնելու հնարավորությունը, եթե ենթակառուցվածքը նախատեսված չէ երկար եւ ծանրաքարշ տրանսպորտային միջոցների համար, ինչպես, օրինակ՝ քաղաքի կենտրոնները, փոքր գյուղերը կամ բնապահպանական հատուկ նշանակության վայրերը:

**▼B**

*Հոդված 8*

3-րդ հոդվածը չի կիրառվում Իռլանդիայի եւ Միացյալ Թագավորության նկատմամբ մինչեւ 1998 թվականի դեկտեմբերի 31-ը.

- ա) I հավելվածի 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 եւ 3.3.2 կետերում նշված ստանդարտների առումով՝
  - բացառությամբ 2.2.2 կետում նշված՝ երկու սեկցիա ունեցող տրանսպորտային միջոցների, եթե՝
    - i) դրանց ընդհանուր բեռնավորված զանգվածը չի գերազանցում 38 տոննան.
    - ii) 3.3.2 կետում նշված եռասնի կցորդի զանգվածը տարածության վրա չի գերազանցում 22,5 տոննան.
  - բացառությամբ 2.2.3, 2.2.4, 2.3 եւ 2.4 կետերում նշված տրանսպորտային միջոցների, եթե դրանց ընդհանուր բեռնավորված զանգվածը չի գերազանցում՝

- i) 35 տոննան՝ 2.2.3 եւ 2.2.4 կետերում նշված տրանսպորտային միջոցների դեպքում.
- ii) 17 տոննան՝ 2.3.1 կետում նշված տրանսպորտային միջոցների դեպքում.
- iii) 30 տոննան՝ 2.3.3 կետում նշված տրանսպորտային միջոցների դեպքում՝ պահպանելով այդ կետում եւ 4.3 կետում նշված պայմանները.
- vi) 27 տոննան՝ 2.4 կետում նշված տրանսպորտային միջոցների դեպքում.
- բ) I հավելվածի 3.4 կետում նշված ստանդարտի մասին, բացառությամբ 2.2, 2.3 եւ 2.4 կետերում նշված տրանսպորտային միջոցների, եթե դրանց զանգվածն ըստ տանող սնու չի գերազանցում 10,5 տոննան:

**▼M1**

*Հոդված 8ա*

Պորտուգալիան եւ Միացյալ Թագավորությունը կարող են մինչեւ 2005 թվականի մարտի 9-ը մերժել կամ արգելել իրենց տարածքում I հավելվածի 1.1 կետում նշված ավտոբուսների օգտագործումը, եթե դրանք չեն բավարարում մանեւրայնության հետեւյալ չափանիշները՝

- երբ ավտոբուսը կանգնած է, եւ դրա ղեկավարվող անիվները գտնվում են այնպիսի դիրքում, որ եթե տրանսպորտային միջոցը շարժվի, դրա առաջամասը կգծի 12,50 մ շառավղով շրջանագիծ: Գետնի վրա գծով պետք է նշվի ուղղահայաց հարթությունը, որն անցկացվում է տրանսպորտային միջոցի կողային մասի շառավղով, եւ որը նայում է շրջանագծից դուրս:

Երկու սեկցիա ունեցող ավտոբուսների դեպքում երկու ֆիքսված հատվածները պետք է հավասարվեն հարթությանը.

- երբ ավտոբուսը շարժվում է յուրաքանչյուր կողմով 12,50 մ շառավղի շրջանագծով, դրա ոչ մի մասը չպետք է դուրս գա ուղղահայաց հարթությունից 0,80 մ-ից ավելի 12 մ երկարություն ունեցող սովորական ավտոբուսի դեպքում կամ 1,20 մ-ից ոչ ավելի կամ 12 մ-ից ավելի երկարություն ունեցող սովորական ավտոբուսի կամ երկու սեկցիա ունեցող ավտոբուսի դեպքում:

**▼B**



### *Հողված 9*

Ինչ վերաբերում է I հավելվածի 1.2 (ա) կետում նշված ստանդարտին, ապա անդամ պետությունը կարող է մինչև 1999 թվականի դեկտեմբերի 31-ը մերժել կամ արգելել իր տարածքում 2,5 մ-ից ավելի լայնություն ունեցող ավտոբուսների օգտագործումը:

Անդամ պետությունները տեղեկացնում են Հանձնաժողովին սույն հողվածի համաձայն ձեռնարկված միջոցների մասին:

Հանձնաժողովը դրա մասին տեղեկացնում է մյուս անդամ պետություններին:

### *Հողված 10*

IV հավելվածի «Ա» մասում նշված հրահանգն ուժը կորցրած է ճանաչվում 11-րդ հողվածում նշված ամսաթվից՝ չհակասելով IV հավելվածի «Բ» մասով սահմանված անդամ պետությունների՝ փոխատեղման ամսաթվին վերաբերող պարտավորություններին:

Ուժը կորցրած հրահանգներին կատարվող հղումները պետք է մեկնաբանվեն որպես սույն Հրահանգին կատարվող հղումներ եւ պետք է կարդացվեն V հավելվածով սահմանված համեմատական աղյուսակին համապատասխան:

▼M1

### *Հողված 10ա*

Ինչ վերաբերում է I հավելվածի 1.5ա կետին, ապա Հանձնաժողովն ամենաուշը մինչև 2005 թվականի մարտի 9-ը զեկույց է ներկայացնում սույն կետի երկրորդ ենթապարբերության մեջ նշված 0,60 մ արժեքը կրճատելու հնարավորության մասին, որը միտված է երկար ավտոբուսների մանևրայնության հետ կապված անվտանգության պայմանների բարելավմանը:

Հարկ եղած դեպքում, զեկույցի հետ կցվում է սույն Հրահանգում համապատասխան փոփոխություններ կատարելու մասին օրենսդրական առաջարկը:

▼B

### Հոդված 11

1. Անդամ պետությունները գործողության մեջ են դնում սույն Հրահանգի կիրարկման համար անհրաժեշտ օրենքները, կանոնակարգերն ու վարչական ակտերը մինչև 1997 թվականի սեպտեմբերի 17-ը: Նրանք դրա մասին անմիջապես տեղեկացնում են Հանձնաժողովին:

Երբ անդամ պետություններն ընդունում են նշված ակտերը, դրանք պետք է հղում պարունակեն սույն Հրահանգին կամ ուղեկցվեն նման հղումով՝ դրանց պաշտոնական հրապարակման դեպքում: Նման հղում կատարելու մեթոդները սահմանվում են անդամ պետությունների կողմից:

2. Անդամ պետությունները Հանձնաժողով են ներկայացնում ազգային իրավունքի հիմնական դրույթների տեքստը, որոնք ընդունում են սույն Հրահանգով կարգավորվող ոլորտներում:

### Հոդված 12

Սույն Հրահանգն ուժի մեջ է մտնում *Եվրոպական համայնքների պաշտոնական տեղեկագրում* հրապարակվելու օրվանից:

### Հոդված 13

Սույն Հրահանգը հասցեագրված է անդամ պետություններին:

---

ՀԱՎԵԼՎԱԾ I

ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԱՌԱՎԵԼԱԳՈՒՅՆ ՉԱՆԳՎԱԾՆԵՐՆ ՈՒ ԵԶՐԱՉԱՓԵՐԸ ԵՎ ՄՅՈՒՍ ԲՆՈՒԹԱԳՐԵՐԸ

1.	1 (1) (ա) հողվածում նշված տրանսպորտային միջոցների թույլատրելի առավելագույն եզրաչափերը	
1.1	<p>առավելագույն երկարությունը՝</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ավտոբուսից բացի այլ մեխանիկական տրանսպորտային միջոց 12,00 մ</li> <li>- կցորդ 12,00 մ</li> <li>- երկու սեկցիա ունեցող տրանսպորտային միջոց 16,50 մ</li> <li>- ավտովագոն 18,75 մ</li> <li>- երկու սեկցիա ունեցող ավտոբուս 18,75 մ</li> <li>- երկսոնանի ավտոբուս 13,50 մ</li> <li>- երկու սոնուց ավելի սոնի ունեցող ավտոբուս 15,00 մ</li> <li>- ավտոբուս +կցորդ 18,75 մ</li> </ul>	
1.2	<p>առավելագույն լայնությունը՝</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ա) բոլոր տրանսպորտային միջոցները 2,55 մ</li> <li>բ) սառնարան-մեքենաների վերնակառուցվածքները 2,60 մ</li> </ul>	

1.3	<p><i>առավելագույն բարձրությունը (ցանկացած տրանսպորտային միջոց)</i></p>	4,00 մ
1.4	<p>Թափքի հանովի վերնակառուցվածքները եւ բեռնման ստանդարտացված միջոցները, ինչպես, օրինակ՝ կոնտեյներները, որոնք համապատասխանում են 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 եւ 4.4 կետերով սահմանված եզրաչափերին</p>	
1.4ա	<p>Եթե ավտոբուսին միացվում է ցանկացած հանովի սարքավորում, ինչպես, օրինակ՝ բեռնախցիկ-բոքսերը, ապա դրա երկարությունը՝ սարքավորման հետ մեկտեղ, չպետք է գերազանցի 1.1 կետով սահմանված առավելագույն երկարությունը</p>	
1.5	<p>Շարժման մեջ գտնվող ցանկացած մեխանիկական տրանսպորտային միջոց կամ տրանսպորտային միջոցների համակցություն պետք է կարողանա շրջադարձ կատարել 12,50 մ արտաքին եւ 5,30 ներքին շառավղով էլեպսում</p>	
1.5ա	<p><i>Ավտոբուսներին ներկայացվող լրացուցիչ պահանջները</i></p> <p>Երբ տրանսպորտային միջոցը կանգնած է, ապա գետնի վրա գծով պետք է նշվի ուղղահայաց հարթությունը, որն անցկացվում է տրանսպորտային միջոցի կողային մասի շառավղով, եւ որը նայում է շրջանագծից դուրս:</p> <p>Երկու սեկցիա ունեցող ավտոբուսների դեպքում երկու ֆիքսված հատվածները պետք է հավասարվեն հարթությանը</p> <p>Երբ ավտոբուսն ուղիղ դիրքից շարժվում է 1.5 կետում նշված էլիպսոիդային հետագծով, ապա</p>	

	դրա ոչ մի մասը չպետք է 0,60 մ-ից ավելի դուրս գա ուղղահայաց հարթության սահմաններից	
1.6	Կիսակցորդի հողավոր ամրակապման սոնու եւ կիսակցորդի հետին մասի միջեւ ընկած առավելագույն հեռավորությունը	12,00 մ
1.7	Ավտոգնացքի երկայնական սոնուն զուգահեռ չափվող առավելագույն հեռավորությունը բեռի տեղակայման տարածքի առաջնային արտաքին կետից մինչեւ տրանսպորտային միջոցների համակցության կցորդի խցիկի հետին արտաքին կետը՝ հանած քարշակի հետին մասի եւ կցորդի առաջնային մասի միջեւ ընկած տարածությունը	15,65 m
1.8	Ավտոգնացքի երկայնական սոնուն զուգահեռ չափվող առավելագույն հեռավորությունը բեռի տեղակայման տարածքի առաջնային արտաքին կետից մինչեւ տրանսպորտային միջոցների համակցության կցորդի խցիկի հետին արտաքին կետը	16,40 մ
2.	<i>Տրանսպորտային միջոցի թույլատրելի առավելագույն զանգվածը (տոննաներով)</i>	
2.1	<i>Տրանսպորտային միջոցների համակցության մաս կազմող տրանսպորտային միջոցները</i>	
2.1.1	Երկսոնանի կցորդ	18 տոննա
2.1.2	Եռասոնի կցորդ	24 տոննա
2.2	<i>Տրանսպորտային միջոցների համակցություններ</i>	
2.2.1	Հինգ կամ վեց սոնի ունեցող ավտոգնացքներ	

	ա) երկսոնանի մեխանիկական տրանսպորտային միջոց՝ եռասոնի կցորդով	40 տոննա
	բ) եռասոնի մեխանիկական տրանսպորտային միջոց՝ երկսոնանի կամ եռասոնի կցորդով	40 տոննա
2.2.2	Հինգ կամ վեց սոնի ունեցող երկու սեկցիա ունեցող տրանսպորտային միջոցներ	
	ա) երկսոնանի մեխանիկական տրանսպորտային միջոց՝ եռասոնի կիսակցորդով	40 տոննա
	բ) եռասոնի մեխանիկական տրանսպորտային միջոց՝ երկսոնանի կամ եռասոնի կցորդով	40 տոննա
	գ) եռասոնի մեխանիկական տրանսպորտային միջոց՝ երկսոնանի կամ եռասոնի կիսակցորդով, որը, որպես համակցված փոխադրում, փոխադրում է 40 ֆուտ ԻՍՕ կոնտեյներ	44 տոննա
2.2.3	Չորս սոնի ունեցող ավտոգնացքներ, որն ունի երկսոնանի մեխանիկական տրանսպորտային միջոց եւ երկսոնանի կցորդ	36 տոննա
2.2.4	Չորս սոնի ունեցող երկու սեկցիա ունեցող տրանսպորտային միջոց, որն ունի երկսոնանի մեխանիկական տրանսպորտային միջոց եւ երկսոնանի կիսակցորդ, եթե կիսակցորդի սոնիների միջեւ տարածությունը	
2.2.4.1	1,3 մ կամ ավելի է, բայց ոչ ավելի, քան 1,8 մ-ը	36 տոննա
2.2.4.2	ավելի է, քան 1,8 մ-ը	36 տոննա + 2 տոննա, երբ պահպանված է մեխանիկական տրանսպորտային միջոցի (18 տոննա) եւ կիսակցորդի երկսոնու թույլատրելի

		առավելագույն զանգվածը (20 տոննա) (ԱԹՁ), եւ տանող սոնու վրա տեղադրված են զույգ անվադողեր եւ օդաճնշական կամ II հավելվածով սահմանված՝ Համայնքում համարժեք ճանաչված այլ կախոց
2.3	<i>Մեխանիկական տրանսպորտային միջոցներ</i>	
2.3.1	Երկսոնանի մեխանիկական տրանսպորտային միջոցներ	18 տոննա
2.3.2	Եռասոնի մեխանիկական տրանսպորտային միջոցներ	– 25 տոննա – 26 տոննա  Եթե տանող սոնու վրա տեղադրված են զույգ անվադողեր եւ օդաճնշական կամ II հավելվածով սահմանված՝ Համայնքում համարժեք ճանաչված այլ կախոց, կամ երբ յուրաքանչյուր տանող սոնու վրա տեղադրված են զույգ անվադողեր եւ յուրաքանչյուր սոնու առավելագույն բեռնվածությունը չի գերազանցում 9,5 տոննան
2.33	Չորս սոնի ունեցող մեխանիկական տրանսպորտային միջոցներ՝ երկու տանող սոնիներով	– 32 տոննա  Եթե տանող սոնու վրա տեղադրված են զույգ անվադողեր եւ օդաճնշական կամ II հավելվածով սահմանված՝ Համայնքում համարժեք ճանաչված այլ կախոց, կամ երբ յուրաքանչյուր տանող սոնու վրա տեղադրված են զույգ անվադողեր եւ յուրաքանչյուր սոնու առավելագույն բեռնվածությունը չի

		գերազանցում 9,5 տոննան
2.4	<i>Եռասունի երկու սեկցիա ունեցող ավտոբուսներ</i>	28 տոննա
3	<i>1 (1) (բ) հոդվածում նշված տրանսպորտային միջոցների սոնու թույլատրելի առավելագույն սահմանված բեռնվածությունը (տոննաներով)</i>	
3.1	<i>Միասունի</i>  Մեկ չտանող սոնի	10 տոննա
3.2	<i>Կցորդների եւ կիսակցորդների երկու սոնիները</i>  Յուրաքանչյուր երկսոնու հաշվով սոնու ընդհանուր բեռնվածությունը չպետք է գերազանցի, եթե սոնիների միջեւ հեռավորությունը (d)՝	
3.2.1	1 մ-ից պակաս է ( $d < 1,0$ )	11 տոննա
3.2.2	գտնվում է 1,0 մ-ի եւ մինչեւ 1,3 մ-ի միջեւ ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 տոննա
3.2.3	գտնվում է 1,3 մ-ի եւ մինչեւ 1,8 մ-ի միջեւ ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 տոննա
3.2.4	1,8 մ կամ ավելի է ( $1,8 \leq d$ )	20 տոննա
3.3	<i>Կցորդների եւ կիսակցորդների երեք սոնիները</i>  Յուրաքանչյուր եռասոնու հաշվով սոնու ընդհանուր բեռնվածությունը չպետք է գերազանցի, եթե սոնիների միջեւ հեռավորությունը (d)՝	
3.3.1	1,3 մ եւ պակաս է ( $d \leq 1,3$ )	21 տոննա
3.3.2	1,3 մ-ից ավելի է, բայց ոչ ավելի, քան 1,4 մ-ը ( $1,3 < d$ )	24 տոննա



	$\leq 1,4$ )	
3.4	<i>Տանող սունին</i>	
3.4.1	2.2.1 եւ 2.2.2 կետերում նշված տրանսպորտային միջոցի տանող սունին	11,5 տոննա
3.4.2	2.2.3, 2.2.4, 2.3 եւ 2.4 կետերում նշված տրանսպորտային միջոցը տանող սունին	11,5 տոննա
3.5	<i>Մեխանիկական տրանսպորտային միջոցների երկու սունիները</i>  Յուրաքանչյուր երկու սնու հաշվով սնու ընդհանուր բեռնվածությունը չպետք է գերազանցի, եթե սունիների միջև հեռավորությունը (d)՝	
3.5.1	1 մ-ից պակաս է ( $d < 1,0$ )	11,5 տոննա
3.5.2	1,0 մ կամ ավելի է, բայց ոչ պակաս, քան 1,3 մ-ը ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 տոննա
3.5.3	1,3 մ կամ ավելի է, սակայն 1,8 մ-ից պակաս է ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	– 18 տոննա – 19 տոննա  Եթե տանող սնու վրա տեղադրված են զույգ անվադողեր եւ օդաճնշական կամ II հավելվածով սահմանված՝ Համայնքում համարժեք ճանաչված այլ կախոց կամ երբ յուրաքանչյուր տանող սնու վրա տեղադրված են զույգ անվադողեր եւ յուրաքանչյուր սնու առավելագույն բեռնվածությունը չի գերազանցում 9,5 տոննան
4.	<i>1 (1) (բ) հողվածում նշված տրանսպորտային</i>	

	<i>միջոցների մյուս բնութագրերը</i>	
4.1	<p><i>Բոլոր տրանսպորտային միջոցները</i></p> <p>Տրանսպորտային միջոցի կամ տրանսպորտային միջոցների համակցությունների տանող սոնու կամ տանող սոնիների վրա ընկնող բեռնվածությունը չպետք է լինի միջազգային երթեւեկության մեջ օգտագործվող տրանսպորտային միջոցի կամ տրանսպորտային միջոցների համակցությունների բեռնավորված ընդհանուր զանգվածի 25 տոկոսից պակաս</p>	
4.2	<p><i>Ավտոգնացքները</i></p> <p>Մեխանիկական տրանսպորտային միջոցի հետին սոնու եւ կցորդի առաջնային սոնու միջեւ հեռավորությունը չպետք է 3,00 մ-ից պակաս լինի</p>	
4.3	<p><i>Թույլատրելի առավելագույն զանգվածը՝ կախված անվամեջից</i></p> <p>Չորս սոնի ունեցող մեխանիկական տրանսպորտային միջոցի թույլատրելի առավելագույն զանգվածը տոննայով չպետք է հինգ անգամ գերազանցի տրանսպորտային միջոցի առջեւի եւ հետին սոնիների միջեւ ընկած հեռավորությունը՝ արտահայտված մետրերով</p>	
4.4	<p><i>Կիսակցորդներ</i></p> <p>Կիսակցորդի հողավոր ամրակապման սոնու եւ կիսակցորդի առջեւի մասի միջեւ ընկած առավելագույն հեռավորությունը, որը չափվել է հորիզոնական դիրքով, չպետք է գերազանցի 2,04 մ-ը:</p>	

## ՀԱՎԵԼՎԱԾ II

### ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑԸ ՏԱՆՈՂ ՍՈՆՈՒ (ՍՈՒՆԻՆԵՐԻ) ՈՐՈՇ ՈՉ ՕԴԱՃՆՇԱԿԱՆ ՀԱՄԱԿԱՐԳԵՐԻ ԵՎ ՕԴԱՃՆՇԱԿԱՆ ԿԱԽՈՑԻ ՄԻՋԵՎ ՀԱՄԱՐԺԵՔՈՒԹՅԱՆԸ ՎԵՐԱԲԵՐՈՂ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐԸ

#### 1. ՕԴԱՃՆՇԱԿԱՆ ԿԱԽՈՑԻ ՍԱՀՄԱՆՈՒՄԸ

Կախոցային համակարգը համարվում է օդաճնշական, եթե զսպանի ֆունկցիայի առնվազն 75 տոկոսը կատարվում է օդաճնշական զսպանի միջոցով:

#### 2. ՕԴԱՃՆՇԱԿԱՆ ԿԱԽՈՑԻ ՀԱՄԱՐԺԵՔԸ

Օդաճնշական կախոցին համարժեք կախոցը պետք է համապատասխանի հետևյալին՝

2.1. տանող սոնու կամ գլդոնի վրա զսպանակված մասի զանգվածի՝ ցածր հաճախությամբ ազատ ժամանակավոր տատանման եւ ուղղահայաց ուղղությամբ շարժման ընթացքում չափված հաճախությունը, տատանամարումը եւ կախոցը, որոնց վրա է ընկնում տրանսպորտային միջոցի առավելագույն բեռնվածությունը, պետք է ներառվի 2.2-2.5 կետերով սահմանված սահմանների մեջ.

2.2. յուրաքանչյուր սոնի պետք է ունենա հիդրավլիկ մեղմիչներ:

Երկսոնանի գլդոնների վրա մեղմիչները պետք է այնպես տեղադրվեն, որ նվազագույնի հասցվի գլդոնների տատանումը.

2.3. միջին տատանամարման «D» գործակիցը պետք է լինի կախոցի նորմալ, հիդրավլիկ մեղմիչների առկայության եւ օգտագործման պայմաններում կրիտիկական տատանամարման 20 տոկոսից ավելի.

2.4. առանց որեւէ հիդրավլիկ մեղմիչի կամ առանց դրանց օգտագործման կախոցի տատանամարման «D» գործակիցը չպետք է լինի “D” գործակցի 50 տոկոսից ավելի.

2.5. տանող սոնու կամ սայլակի վրա զսպանակված մասի զանգվածի հաճախությունն առանց տատանման գործընթացների, թափքային ուղղահայաց շարժման ընթացքում չպետք է 2,0 Հց-ից ավելի լինի.

2.6. կախոցի հաճախությունը եւ տատանամարումը ներկայացված են 3-րդ պարբերության մեջ:

կախոցի հաճախությունը եւ տատանամարումը չափելու համար նախատեսված փորձարկման մեթոդները սահմանված են 4-րդ պարբերությունում:

### 3. ՀԱՃԱՆՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ՏԱՏԱՆԱՄԱՐՄԱՆ ՍԱՀՄԱՆՈՒՄԸ

Տանող սոնու կամ գլդոնի վրա զսպանակված մասի զանգված «M» (կգ) նշանակում է՝

Սոնու կամ գլդոնի ուղղահայաց ուղղությամբ ընդհանուր կոշտությունը ճանապարհի մակերեսային եւ զսպանակված զանգվածի միջեւ K նյութոն/մետր է (Ն/մ), եւ ընդհանուր տատանամարման գործակիցը C նյութոն/մետր է (N.s/m):

Զսպանակված մասի զանգվածի ուղղահայաց տեղափոխումը «Z» է:

Զսպանակված մասի զանգվածի ազատ տատանման շարժման հավասարակշռությունը  $M d^2 Z dt^2 + C d Z dt + kZ = 0$  է:

Զսպանակված մասի զանգվածի տատանման հաճախությունը «F» (rad/sec)  $F = \sqrt{KM - C^2/4M^2}$  է:

Տատանամեղմումը կրիտիկական է, երբ  $C = C_0$

որտեղ՝

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

Տատանամարման գործակիցը՝ որպես կրիտիկական տատանամարման մաս,  $CC_0$  է:

Զսպանակված մասի զանգվածի ազատ ժամանակավոր տատանման ընթացքում զանգվածն ուղղահայաց ուղղությամբ կշարժվի մարող սինուսոիդի օրենքով (2-րդ դիագրամ):

Տատանումների հաճախությունը կարող է գնահատվել՝ չափելով այն ժամանակը, որի ընթացքում կարող է դիտվել հնարավորինս շատ տատանումների շրջան:

Տատանամարումը կարող է գնահատվել՝ չափելով նույն ուղղությամբ տատանումների հաջորդական պիկերը:

Եթե տատանումների առաջին եւ երկրորդ շրջանների պիկային ամպլիտուդը  $A_1$  եւ  $A_2$  է, ապա տատանամարման «D» գործակիցը

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

որտեղ՝ «ln»-ն ամպլիտուդների հարաբերակցության բնական լոգարիթմն է:

#### 4. ՓՈՐՁԱՐԿՄԱՆ ՄԵԹՈԴՆԵՐԸ

Փորձարկմամբ տատանամարման «D» գործակիցը, առանց հիդրավլիկ մեղմիչների տատանամարման գործակիցը եւ կախոցի տատանումների «F» հաճախությունը սահմանելու համար բեռնավորված տրանսպորտային միջոցը պետք է՝

ա) վարել 80 մմ քայլից ավելի տարածության վրա ցածր արագությամբ ( $5 \text{ կմ/ժ} + 1 \text{ կմ/ժ}$ ), որի նկարագրությունը ցույց է տրված 1-ին դիագրամում:

Հաճախության եւ տատանամարման համար ժամանակավոր տատանումը սկսում է վերլուծվել այն ժամանակ, երբ տանող սոնու վրա անիվներն առաջ շարժվեն.

կամ

բ) իր հենասարքով այնպես հրվի ներքեւ, որ տանող սոնու բեռնվածությունն իր առավելագույն որոշված արժեքից 1,5 անգամ ավելի լինի:

Ներքեւ հրված տրանսպորտային միջոցը հանկարծակի բաց է թողնվում եւ վերլուծվում է հետագա տատանումը.

կամ

գ) իր հենասարքով այնպես է վերեւ բարձրացվում, որ զսպանակված մասի զանգվածը տանող սոնուց 80 մմ վեր բարձրանա:

Դեպի վեր բարձրացված տրանսպորտային միջոցը բաց է թողնվում եւ վերլուծվում է հետագա տատանումը.

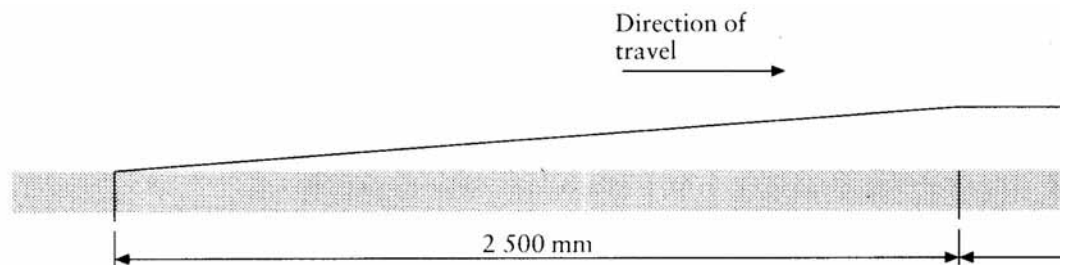
կամ

դ) կատարվում են արտադրողի կողմից թույլատրված եւ տեխնիկական բաժնի կողմից հավանության արժանացած համարժեք այլ փորձարկումներ:

Տրանսպորտային միջոցը տանող սոնու եւ հենասարքի միջեւ տանող սոնու անմիջապես վերելում պետք է տեղադրված լինի ուղղահայաց տեղափոխման կերպափոխիչ:

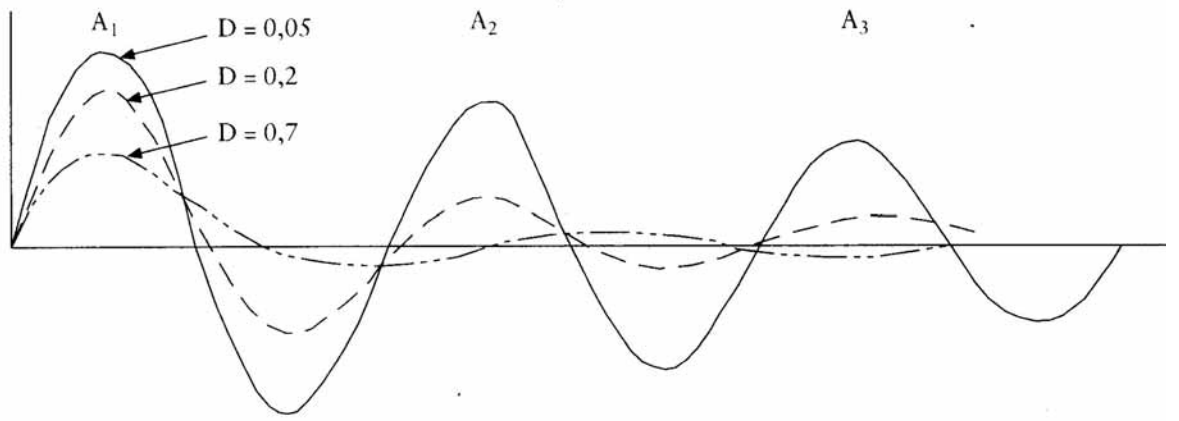
Սկզբից սեղմման առաջին եւ երկրորդ պիկերի միջեւ ժամանակը կարող է չափվել՝ հաճախությունը «F», իսկ ամպլիտուդային գործոնը՝ տատանամեղմումն ստանալու համար:

Երկակի գլղոնի դեպքում ուղղահայաց տեղափոխման կերպափոխիչը պետք է տեղադրված լինի յուրաքանչյուր տանող սոնու եւ անմիջապես դրա վերելում գտնվող հենասարքի միջեւ:



*Դիագրամ 1*

**Կախոցի փորձարկման փուլը**



Դիագրամ 2

**Մեղմված անցումային պրոցեսը**

## ՀԱՎԵԼՎԱԾ IV

### 6 (1) (ա) ՀՈՂՎԱԾՈՒՄ ՆՇՎԱԾ՝ ԵԶՐԱԶԱՓԵՐԻՆ ՎԵՐԱԲԵՐՈՂ ՑՈՒՑՆԱԿԸ

I. Եզրաչափերին վերաբերող ցուցնակը, որն ամրացված է 76/114/ԵՏՀ հրահանգում նշված ցուցնակին հնարավորինս մոտ, պետք է պարունակի հետևյալ տեղեկությունները՝

1. արտադրողի անվանումը (9).
2. տրանսպորտային միջոցի գրանցման համարը (10).
3. մեխանիկական տրանսպորտային միջոցի, կցորդի կամ կիսակցորդի երկարությունը (L).
4. մեխանիկական տրանսպորտային միջոցի, կցորդի կամ կիսակցորդի լայնությունը (W).
5. տրանսպորտային միջոցների համակցությունների երկարության չափման մասին տվյալները՝

- մեխանիկական տրանսպորտային միջոցի առջևի եւ միացնող սարքավորման (կցորդման կեռը կամ կցորդման սարքավորում) կենտրոնի միջեւ եղած (a) հեռավորությունը. միացման մի քանի կետեր ունեցող կցորդման սարքավորման դեպքում անհրաժեշտ է տրամադրել նվազագույն եւ առավելագույն արժեքները ( $a_{min}$  եւ  $a_{max}$ ).

- կցորդի (կցորդման օղակ) կամ կիսակցորդի (շրջադարձային սոնացից) միացնող սարքավորման կենտրոնի կամ կցորդի, կամ կիսակցորդի հետեւամասի միջեւ եղած (p) հեռավորությունը. միացման մի քանի կետեր ունեցող սարքի դեպքում անհրաժեշտ է տրամադրել նվազագույն եւ առավելագույն արժեքները ( $b_{min}$  եւ  $b_{max}$ ):

Տրանսպորտային միջոցների համակցությունների երկարությունը իրար ետեւից ուղիղ դիրքում գտնվող մեխանիկական տրանսպորտային միջոցի, կցորդի կամ կիսակցորդի երկարությունն է:

II. Համապատասխանության ապացույցի մեջ ներկայացված արժեքները հստակորեն վերարտադրում են այն չափումները, որոնք կատարվել են տրանսպորտային միջոցի



վրա:

## ՀԱՎԵԼՎԱԾ IV

### ՄԱՍ Ա

#### ՌԻՔԸ ԿՈՐՑՐԱԾ ՀՐԱՀԱՆԳՆԵՐ

(նշված՝ 10-րդ հոդվածում)

— «Որոշ տրանսպորտային միջոցների զանգվածների, եզրաչափերի եւ տեխնիկական որոշ այլ բնութագրերի մասին» 83/3/ԵՏՀ հրահանգ.

– 86/360/ԵՏՀ հրահանգ

– 88/218/ԵՏՀ հրահանգ

– 89/338/ԵՏՀ հրահանգ

– 89/460/ԵՏՀ հրահանգ

– 89/461/ԵՏՀ հրահանգ

– 91/60/ԵՏՀ հրահանգ

– 92/7/ԵՏՀ հրահանգ

– «Համապատասխանության ապացույցին վերաբերող» 86/364/ԵՏՀ հրահանգը եւ «Որոշ տրանսպորտային միջոցների զանգվածների, եզրաչափերի եւ տեխնիկական որոշ այլ բնութագրերի մասին» 83/3/ԵՏՀ հրահանգը:

### ՄԱՍ Բ

Հրահանգ	Փոխատեղման վերջնաժամկետը
85/3/ԵՏՀ (ՊՏ թիվ L 2, 03.01.1985թ., էջ 14)	1986 թվականի հուլիսի 1-ը
	1990 թվականի հունվարի 1-ը
86/360/ԵՏՀ (ՊՏ թիվ L 217, 05.08.1986թ., էջ 19)	1992 թվականի հունվարի 1-ը
86/364/ԵՏՀ (ՊՏ թիվ L 221, 07.08.1986թ., էջ 48)	1987 թվականի հուլիսի 29-ը
88/218/ԵՏՀ (ՊՏ թիվ L 98, 15.04.1988թ., էջ 48)	1989 թվականի հունվարի 1-ը

89/338/ԵՏՀ (ՊՏ թիվ L 142, 25.05.1989թ., էջ 3)	1991 թվականի հուլիսի 1-ը	
	89/460/ԵՏՀ (ՊՏ թիվ L 226, 03.08.1989թ., էջ 5)	1993 թվականի հունվարի 1-ը
	89/461/ԵՏՀ (ՊՏ թիվ L 226, 03.08.1989թ., էջ 7)	1991 թվականի հունվարի 1-ը
91/60/ԵՏՀ (ՊՏ թիվ L 37, 09.02.1991թ., էջ 37)	1991 թվականի սեպտեմբերի 30-ը	
92/7/ԵՏՀ (ՊՏ թիվ L 57, 02.03.1992թ., էջ 29)	1992 թվականի դեկտեմբերի 31-ը	



Հոդված 3(1)(ա) եւ (բ)	Հոդված 3(1)(ա) եւ (բ)								
Հոդված 3(2)	Հոդված 3(2)								
Հոդված 3(3)	—								
Հոդված 4	—								
Հոդված 5(ա)							Հոդված 1(1)		
Հոդված 5(բ)								Հոդված 1(1)	
6-րդ հոդված (1-4)			1-ին հոդված (1-4)						
6-րդ հոդված (5-6)			2-րդ հոդված (1-2)						
7-րդ հոդված	6-րդ հոդված								
8-րդ հոդված						1-ին հոդված			

Հողվածներ 9-12	—								
13-րդ հողված	9-րդ հողված								
Հավելված I	Հավելված I								
1-ին կետ	1-ին կետ								
Կետ 1.1, 1-3 եւ 5-րդ պարբերություններ								Հողված 1(2)	
Կետ 1.1, 4-րդ պարբերությո	—								
Կետ 1.2 (ա)	—								
Կետ 1.2 (բ)	—								
Կետ 1.3-1.5	Կետ 1.3-1.5								
Կետ 1.6							Հողված 1(3)		
Կետ 1.7								Հողված 1(3)	

Կեն 1.8	—								
Կեն 2-2.2.1 (բ)	Կեն 2-2.2.1 (բ)								
Կեն 2.2.2 (ա-գ)	Կեն 2.2.2 (ա-գ)								
Կեն 2.2.3, կեն 2.2.4.1					Հոդված 1(5)(բ)				
Կեն 2.2.4.2									Հոդված 1(1)(ա)
Կեն 2.3-2.3.1					Հոդված 1 (5) (գ)				
Կեն 2.3.2-2.3.3									Հոդված 1(բ-գ)
Կեն 2.4					Հոդված 1 (5) (գ)				

Կետ 3-3.3.2	Կետ 3-3.3.2								
Կետ 3.4-3.4.1		Հոդված 1(3)							
Կետ 3.4.2-3.5.2					Հոդված 1(5)(դ)				
Կետ 3.5.3.									Հոդված 1(1)(դ)
Կետ 4-4.2	Կետ 4-4.2								
Կետ 4.3					Հոդված 1 (5) (ե)				
Կետ 4.4							Հոդված 1(4)		
Հավելված II									Հավելված III
Հավելված III			Հավելված						



1) ՊՏ, թիվ C 38, 08. 02. 1994թ., էջ 3 եւ ՊՏ թիվ C 247, 23.09.1995թ., էջ 1:

2) ՊՏ թիվ C 295, 22.10.1994թ., էջ 72:

3) Եվրոպական պառլամենտի 1994 թվականի նոյեմբերի 15-ի եզրակացություն (ՊՏ թիվ C 341, 05. 12. 1994թ., էջ 39), Խորհրդի 1995 թվականի դեկտեմբերի 8-ի ընդհանուր դիրքորոշում (ՊՏ թիվ C 356, 30. 12. 1995թ., էջ 13) եւ Եվրոպական պառլամենտի 1996 թվականի մարտի 14-ի որոշում (ՊՏ թիվ C 96, 04. 04. 1996թ., էջ 233):

4) ՊՏ թիվ L 2, 03. 01. 1985թ., էջ 14: Վերջին անգամ 92/7/ԵՏՀ հրահանգով փոփոխված հրահանգ (ՊՏ թիվ L 57, 02. 03. 1992թ., էջ 29):

5) ՊՏ թիվ L 221, 07.08.1986թ., էջ. 48:

6) ՊՏ թիվ L 142, 25.05.1989թ., էջ. 3:

7) ՊՏ L 42, 23.02.1970թ.. էջ 1: Վերջին անգամ Եվրոպական պառլամենտի եւ Խորհրդի 2000/40/ԵՀ հրահանգով փոփոխված հրահանգ (ՊՏ L 203, 10.08.2000թ., էջ 9):

8) ՊՏ թիվ L 24, 30. 01. 1976թ., էջ 1: Հանձնաժողովի 78/507/ԵՏՀ հրահանգով փոփոխված հրահանգ (ՊՏ թիվ L 155, 13. 06. 1978թ., էջ 31):

9 ) Նշված տեղեկությունները կարող են նորից չնշվել, եթե տրանսպորտային միջոցի վրա ամրացված է թե՛ զանգվածի եւ թե՛ եզրաչափերի մասին տվյալներ պարունակող մեկ ցուցնակ:

10) Նշված տեղեկությունները կարող են նորից չնշվել, եթե տրանսպորտային միջոցի վրա ամրացված է թե՛ զանգվածի եւ թե՛ եզրաչափերի մասին տվյալներ պարունակող մեկ ցուցնակ: