

# TEXTO consolidado

producido por el sistema **CONSLEG**

de la Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

---

CONSLEG: 1996L0053 — 09/03/2002

*Número de páginas: 22*

---



Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

► **B**

**DIRECTIVA 96/53/CE DEL CONSEJO**

**de 25 de julio de 1996**

**por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional**

(DO L 235 de 17.9.1996, p. 59)

Modificada por:

	Diario Oficial		
	nº	página	fecha
► <b>M1</b> Directiva 2002/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de febrero de 2002	L 67	47	9.3.2002



## DIRECTIVA 96/53/CE DEL CONSEJO

de 25 de julio de 1996

**por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión<sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social<sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado<sup>(3)</sup>,

- (1) Considerando que la Directiva 85/3/CEE del Consejo, de 19 de diciembre de 1984, relativa a los pesos, las dimensiones y otras características técnicas de determinados vehículos de carretera<sup>(4)</sup> establece, en el marco de la política común de transportes, normas comunes que permiten una mejor utilización de los mismos en el tráfico entre Estados miembros;
- (2) Considerando que la Directiva 85/3/CEE ha sido modificada de forma sustancial en numerosas ocasiones; que, con ocasión de la nueva modificación de esta Directiva conviene proceder, en aras de una mayor claridad y racionalidad, a su refundición en un texto único con la Directiva 86/364/CEE del Consejo, de 24 de julio de 1986, referente a la prueba de la conformidad de los vehículos a la Directiva 85/3/CEE<sup>(5)</sup>;
- (3) Considerando que las diferencias entre las normativas vigentes en los Estados miembros relativas a los pesos y dimensiones de los vehículos comerciales de transporte por carretera podrían tener consecuencias adversas para las condiciones de competencia y constituir un obstáculo a la circulación entre Estados miembros;
- (4) Considerando que, en virtud del principio de subsidiariedad, conviene adoptar medidas a escala comunitaria para suprimir dicho obstáculo;
- (5) Considerando que las citadas normas con el reflejo de un equilibrio entre la utilización racional y económica de los vehículos comerciales de carretera y los requisitos de mantenimiento de la infraestructura, seguridad vial y protección del medio ambiente y del entorno de vida;
- (6) Considerando que conviene que las normas comunes relativas a las dimensiones de los vehículos destinados al transporte de mercancías puedan permanecer estables durante un largo período de tiempo;
- (7) Considerando que pueden aplicarse requisitos técnicos complementarios a los pesos y dimensiones a los vehículos comerciales matriculados o puestos en circulación en un Estado miembro; que tales condiciones no deben constituir un obstáculo a la circulación de los vehículos comerciales entre los Estados miembros;

<sup>(1)</sup> DO n° C 38 de 8.2.1994, p. 3 y DO n° C 247 de 23.9.1995, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO n° C 295 de 22.10.1994, p. 72.

<sup>(3)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 15 de noviembre de 1994 (DO n° C 341 de 5.12.1994, p. 39), Posición común del Consejo de 8 de diciembre de 1995 (DO n° C 356 de 30.12.1995, p. 13) y Decisión del Parlamento Europeo de 14 de marzo de 1996 (DO n° C 96 de 1.4.1996, p. 233).

<sup>(4)</sup> DO n° L 2 de 3.1.1985, p. 14. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 92/7/CEE (DO n° L 57 de 2.3.1992, p. 29).

<sup>(5)</sup> DO n° L 221 de 7.8.1986, p. 48.

▼B

- (8) Considerando que conviene ampliar la definición de «vehículo frigorífico de paredes gruesas» a que se refiere el artículo 2 de la Directiva 85/3/CEE, tal como resulta tras su modificación por la Directiva 89/338/CEE<sup>(1)</sup>, con el fin de dejar a los Estados miembros la posibilidad de autorizar la circulación por su territorio de vehículos frigoríficos que hayan dejado de cumplir las condiciones de aislamiento definidas en dicho artículo;
- (9) Considerando que cabe precisar el concepto de «carga indivisible» con objeto de garantizar la aplicación uniforme de la presente Directiva en lo que se refiere a las autorizaciones concedidas a vehículos o conjuntos de vehículos que transporten este tipo de carga;
- (10) Considerando que la tonelada se utiliza y reconoce universalmente como unidad de medida para el peso de los vehículos y que, por esta razón, se aplica en la presente Directiva aun cuando se admite que la unidad formal de pesos es el newton;
- (11) Considerando que, en el marco de la realización del mercado interior, debe ampliarse el ámbito de aplicación de la presente Directiva al transporte nacional en la medida en que se refiere a características que tienen una repercusión importante en las condiciones de competencia en el sector de los transportes y, en particular, en los valores relativos a la longitud y anchura máximas autorizadas de los vehículos y conjuntos de vehículos destinados al transporte de mercancías;
- (12) Considerando que, en lo que respecta a las demás características de los vehículos, los Estados miembros están autorizados a aplicar en su territorio unos valores distintos de los previstos en la presente Directiva solamente a los vehículos utilizados en el tráfico nacional;
- (13) Considerando que la longitud máxima de los trenes de carretera que utilizan sistemas de enganche ampliables se sitúa en la práctica en 18,75 m en la posición de máxima extensión; que conviene autorizar la misma longitud máxima para los trenes de carretera que utilicen sistemas de enganche no ampliables;
- (14) Considerando que la anchura máxima autorizada de 2,50 m para los vehículos destinados al transporte de mercancías puede dejar un espacio interior insuficiente para realizar de manera eficaz la operación de carga de paletas, lo que ha dado lugar a la introducción en la legislación de los Estados miembros de diferentes tolerancias para superar este límite en lo relativo al tráfico interior; que, por consiguiente, es preciso llevar a cabo una adaptación general a la situación actual para clarificar los requisitos técnicos, teniendo en cuenta los aspectos de seguridad vial vinculados a estas características;
- (15) Considerando que, si la anchura máxima de los vehículos destinados al transporte de mercancías se aumenta a 2,55 m, conviene hacer también extensiva esta norma a los autobuses; que, en el caso de los autobuses, conviene no obstante prever un período transitorio para que los constructores de autobuses afectados puedan adaptar el utillaje industrial;
- (16) Considerando que respecto a la autorización de puesta en circulación y la utilización de vehículos, a fin de evitar todo deterioro excesivo de la carretera y de garantizar la maniobrabilidad, es preferible la instalación de una suspensión neumática o una suspensión equivalente, más que una suspensión mecánica; que debe evitarse el rebasamiento de determinados pesos máximos por eje y que el vehículo debe estar en condiciones de efectuar un giro de 360° dentro de ciertos valores límite para la vía por la que se circule;
- (17) Considerando que resulta oportuno que los Estados miembros puedan autorizar la circulación en su territorio, para el transporte

(1) DO n° L 142 de 25.5.1989, p. 3.

**▼B**

interior de mercancías, de vehículos o conjuntos de vehículos cuyas dimensiones difieran de las fijadas por la presente Directiva, cuando dichos vehículos efectúen operaciones de transporte que según esta Directiva no afecten de manera significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes, es decir, en los casos de operaciones efectuadas por vehículos especializados y aquéllas realizadas por vehículos que combinen varios módulos;

- (18) Considerando que, en los casos de operaciones realizadas por vehículos que combinen varios módulos, conviene establecer un período transitorio que permita al Estado miembro la adaptación de su infraestructura viaria;
- (19) Considerando la conveniencia de que los vehículos o conjuntos de vehículos construidos de acuerdo con nuevas tecnologías o diseños y conforme a normas que se aparten de las fijadas por la presente Directiva, puedan efectuar operaciones de transporte a escala local durante un período de prueba destinado a sacar partido del progreso técnico;
- (20) Considerando que los vehículos que se pongan en servicio antes de la fecha de puesta en aplicación de la presente Directiva y no se ajusten a las características de las dimensiones fijadas en la misma, debido a disposiciones nacionales o métodos de medida hasta entonces divergentes, deberían tener autorización para seguir garantizando, durante un período transitorio, servicios de transporte en el Estado miembro en que fueron matriculados o puestos en circulación;
- (21) Considerando que se han realizado avances en la adopción de Directivas sobre homologación por tipo de conjuntos de vehículos de cinco o seis ejes; que, por consiguiente, deben suprimirse los requisitos de conformidad con las características distintas de las vinculadas a los pesos y dimensiones definidas en el Anexo II de la Directiva 85/3/CEE;
- (22) Considerando que es asimismo necesario proceder a esta modificación para evitar que las normas entren en conflicto con los convenios internacionales sobre el tráfico rodado y la circulación;
- (23) Considerando que, para facilitar el control de la conformidad con las disposiciones de la presente Directiva, es necesario asegurar que los vehículos estén dotados de una prueba de esta conformidad;
- (24) Considerando que la presente Directiva no afecta las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de trasposición a la legislación nacional y de aplicación de las Directivas que sustituye,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

*Artículo 1*

1. La presente Directiva se aplicará:

**▼M1**

- a) a las dimensiones de los vehículos de motor de las categorías M2 y M3 y de sus remolques de categoría 0 y de los vehículos de motor de las categorías N2 y N3 y de sus remolques de categoría 03 y 04, tal como se definen en el anexo II de la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques<sup>(1)</sup>;

<sup>(1)</sup> DO L 42 de 23.2.1970, p. 1; Directiva modificada por última vez por la Directiva 2000/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 203 de 10.8.2000, p. 9)

**▼B**

b) a los pesos y a otras características de los vehículos definidos en la letra a) y especificados en el punto 2 del Anexo I de la presente Directiva.

2. Todos los pesos indicados en el Anexo I tendrán valor de normas de circulación y afectarán, por lo tanto, a las condiciones de carga y no a las normas de producción, que serán definidas en una directiva posterior.

**▼M1**

3. La presente Directiva no se aplicará a los autobuses articulados que tengan más de una sección articulada.

**▼B***Artículo 2*

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- *vehículos de motor*: cualquier vehículo provisto de un motor de propulsión y que circule por carretera por sus propios medios;
- *remolque*: cualquier vehículo destinado a ser enganchado a un vehículo de motor, con excepción de los semirremolques y que, por su construcción y acondicionamiento, se destine al transporte de mercancías;
- *semirremolque*: cualquier vehículo destinado a ser enganchado a un vehículo de motor de forma que una parte de dicho remolque repose sobre el vehículo de motor y que una parte sustancial de su peso y del peso de su carga sea soportada por dicho vehículo, y que, por su construcción y acondicionamiento, se destine al transporte de mercancías;
- *conjunto de vehículos*:
  - bien un tren de carretera constituido por un vehículo de motor enganchado a un remolque,
  - o bien un vehículo articulado constituido por un vehículo de motor acoplado a un semirremolque;
- *vehículo acondicionado*: cualquier vehículo cuyas superestructuras fijas o móviles estén especialmente equipadas para el transporte de mercancías a temperaturas dirigidas y en el que el espesor de cada pared lateral, incluido el aislamiento, sea de 45 milímetros como mínimo;
- *autobús*: cualquier vehículo que tenga más de nueve asientos incluido el del conductor, destinado, por su construcción y acondicionamiento, al transporte de personas y de sus equipajes. Puede tener uno o dos niveles y puede asimismo arrastrar un remolque para equipajes;
- *autobús articulado*: autobús compuesto por dos partes rígidas unidas entre sí por una sección articulada. En este tipo de vehículo, los compartimentos para viajeros situados en cada una de ambas partes rígidas se comunican entre sí. La sección articulada permite la libre circulación de los viajeros entre las partes rígidas. La conexión y la disyunción entre las dos partes únicamente podrán realizarse en taller;
- *dimensiones máximas autorizadas*: las dimensiones máximas para la utilización de un vehículo establecidas en el Anexo I de la presente Directiva;
- *peso máximo autorizado*: el peso máximo para la utilización de un vehículo con carga en el tráfico internacional;
- *peso máximo autorizado por eje*: el peso máximo de un eje o un grupo de ejes con carga para la utilización en el tráfico internacional;
- *carga indivisible*: la carga que, para su transporte por carretera, no puede dividirse en dos o más cargas sin coste o riesgo innecesario de daños y que, debido a sus dimensiones o masas no puede ser transportada por un vehículo de motor, remolque, tren de carretera o vehículo articulado que se ajuste en todos los sentidos de las disposiciones de la presente Directiva;
- *tonelada*: el peso que ejerce una tonelada de masa y que equivale a 9,8 kilonewtons (kN).

**▼B**

Todas las dimensiones máximas autorizadas que se especifican en el Anexo I se medirán con arreglo al Anexo I de la Directiva 70/156/CEE, sin tolerancia positiva.

*Artículo 3*

1. Los Estados miembros no podrán rechazar o prohibir el uso en su territorio:

— en el tráfico internacional, de vehículos matriculados o puestos en circulación en cualquier otro Estado miembro por razones relativas a los pesos y las dimensiones,

**▼M1**

— en el tráfico nacional, de vehículos matriculados o puestos en circulación en cualquier otro Estado miembro, por razones relativas a las dimensiones,

**▼B**

si dichos vehículos se adecuan a los valores límite especificados en el Anexo I.

Esta disposición será aplicable a pesar del hecho de que:

a) dichos vehículos no sean conformes a las disposiciones de la legislación de ese Estado miembro relativas a determinadas características de pesos y dimensiones no contempladas en el Anexo I;

b) la autoridad competente del Estado miembro en que los vehículos estén matriculados o sean puestos en circulación haya autorizado límites no contemplados en el apartado 1 del artículo 4 que sobrepasen los establecidos en el Anexo I.

2. No obstante, lo dispuesto en la letra a) del párrafo segundo del apartado 1 no afectará al derecho de los Estados miembros, habida cuenta del Derecho comunitario, a exigir que los vehículos matriculados o puestos en circulación en su territorio sean conformes a sus requisitos nacionales relativos a las características de pesos y dimensiones que no se contemplen en el Anexo I.

3. En cuanto a los vehículos acondicionados, los Estados miembros podrán exigir que dichos vehículos vayan provistos de un documento o de una placa de certificación AIP previsto en el Acuerdo, de 1 de septiembre de 1970, sobre el transporte internacional de productos alimenticios perecederos y sobre la utilización de equipo especial para un transporte.

*Artículo 4***▼M1**

1. Los Estados miembros no autorizarán la circulación normal en su territorio:

a) de vehículos o conjuntos de vehículos destinados al transporte nacional de mercancías que no se ajusten a las características indicadas en los puntos 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 y 4.4 del anexo I,

b) de vehículos destinados al transporte nacional de personas, que no se ajusten a las características indicadas en los puntos 1.1, 1.2, 1.4 *bis*, 1.5 y 1.5 *bis* del anexo I.

2. No obstante, los Estados miembros podrán autorizar la circulación en su territorio:

a) de vehículos o conjuntos de vehículos destinados al transporte nacional de mercancías que no se ajusten a las características indicadas en los puntos 1.3, 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I, y

b) de vehículos destinados al transporte nacional de personas, que no se ajusten a las características indicadas en los puntos 1.3, 2, 3, 4.1 y 4.3 del anexo I.

▼B

3. Se admitirá que circulen los vehículos o conjuntos de vehículos que superen las dimensiones máximas únicamente previa concesión de autorizaciones especiales expedidas sin discriminaciones por las autoridades competentes o con arreglo a modalidades no discriminatorias acordadas en cada caso con dichas autoridades, siempre que dichos vehículos o conjuntos de vehículos transporten o estén destinados a transportar cargas indivisibles.

4. Los Estados miembros podrán permitir ►M1 que los vehículos o conjuntos de vehículos que se utilicen para el transporte y que realicen determinadas operaciones ◀ de transporte nacional que no afecten de manera significativa a la competencia internacional en el sector de los transportes circulen en su territorio teniendo dimensiones que difieran de las indicadas en los puntos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 y 4.4 del Anexo I.

Se considerará que las operaciones de transporte no afectan de manera significativa a la competencia internacional en el sector del transporte si se cumple al menos una de las siguientes condiciones previstas en las siguientes letras a) o b):

- a) que las operaciones de transporte se lleven a cabo, en el territorio de un Estado miembro, por vehículos o conjuntos de vehículos especializados, en circunstancias tales que normalmente no las lleven a cabo vehículos procedentes de otros Estados miembros, por ejemplo, las operaciones relacionadas con la explotación de los bosques y la industria forestal;
- b) que el Estado miembro que permite las operaciones de transporte en su territorio de vehículos o conjuntos de vehículos de dimensiones distintas de las dimensiones establecidas en el Anexo I autoriza también el uso de vehículos de motor, remolques y semirremolques que se ajustan a las dimensiones del Anexo I en combinaciones tales que puede obtenerse al menos la longitud de carga autorizada en dicho Estado miembro para que todos los operadores puedan disponer de las mismas condiciones de competencia (enfoque modular).

El Estado miembro interesado que deba adaptar su infraestructura viaria para poder cumplir la condición prevista en el punto b) podrá prohibir, sin embargo, hasta el 31 de diciembre del año 2003 a más tardar, ►M1 la circulación en su territorio, en el transporte nacional, de los vehículos o conjuntos de vehículos ◀ que superen las normas nacionales vigentes en lo referente a las dimensiones, siempre que la legislación nacional siga siendo aplicable a todo transportista comunitario de manera no discriminatoria.

Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas adoptadas en aplicación del presente apartado.

5. Los Estados miembros podrán autorizar que los vehículos o conjuntos de vehículos que incorporen nuevas tecnologías o diseños que no se ajusten a uno o varios de los requisitos establecidos en la presente Directiva efectúen determinadas operaciones de transporte a escala local durante un período de prueba. Informarán de ello a la Comisión.

6. Los Estados miembros podrán autorizar que los vehículos o conjuntos de vehículos utilizados para el transporte de mercancías y que estén matriculados o puestos en circulación antes de la fecha en que comience a aplicarse la presente Directiva circulen en su territorio hasta el 31 de diciembre del año 2006 con dimensiones que superen las indicadas en los puntos 1.1, 1.2, 1.4 a 1.8, 4.2 y 4.4 del Anexo I, debido a la existencia de disposiciones o métodos de medida nacionales distintos.

▼M1

7. Los Estados miembros podrán autorizar hasta el 31 de diciembre de 2020 la circulación en su territorio de los autobuses matriculados o puestos en circulación antes de la aplicación de la presente Directiva cuyas dimensiones superen las indicadas en los puntos 1.1, 1.2, 1.5 y 1.5 *bis* del anexo I.





*Artículo 5*

Unbeschadet des Artikels 4 Absatz 6 gilt folgendes:

- a) los vehículos articulados que sean puestos en circulación antes del 1 de enero de 1991 y que no cumplan con los requisitos de los puntos 1.6 y 4.4 del Anexo I, se considerará que cumplen con los citados requisitos a efectos del artículo 3 si su longitud total no excede de 15,50 m;
- b) los trenes de carretera cuyo vehículo de motor se haya puesto en circulación antes del 31 de diciembre de 1991 y que no reúnan los requisitos de los puntos 1.7 y 1.8 del Anexo I, a efectos del artículo 3, se considerará hasta el 31 de diciembre de 1998 que reúnen los citados requisitos si su longitud total no excede de 18,00 m.

*Artículo 6*

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los vehículos contemplados en el artículo 1 y conformes a la presente Directiva, están provistos de una de las pruebas contempladas en las letras a), b) y c):

- a) una combinación de las dos placas siguientes:
  - la «placa de constructor»: establecida y fijada con arreglo a la Directiva 76/114/CEE<sup>(1)</sup>,
  - la placa relativa a las dimensiones conformes al Anexo III, establecida y fijada con arreglo a la Directiva 76/114/CEE;
- b) una placa única establecida y fijada con arreglo a la Directiva 76/114/CEE y que contenga las informaciones de las dos placas mencionadas en la letra a);
- c) un documento único expedido por la autoridad competente del Estado miembro en el que se matricule o se ponga en circulación el vehículo. En dicho documento deberán figurar los mismos epígrafes y las mismas informaciones que figuren en las placas mencionadas en la letra a). Deberá conservarse en un lugar fácilmente accesible al control y suficientemente protegido.

2. Cuando las características del vehículo ya no correspondan a las indicadas en la prueba de conformidad, el Estado miembro en el que estuviera matriculado el vehículo adoptará las medidas necesarias para garantizar que se modifique la prueba de conformidad.

3. Las placas y documentos contemplados en el apartado 1 serán reconocidos por los Estados miembros como la prueba de conformidad de los vehículos prevista en la presente Directiva.

4. Los vehículos provistos de una prueba de conformidad podrán someterse:

- en lo que respecta a las normas comunes relativas a pesos, a controles por muestreo,
- en lo que se refiere a las normas comunes relativas a dimensiones, únicamente a controles en caso de sospecha de no conformidad con la presente Directiva.

5. En la columna central de la prueba de conformidad relativa a los pesos se indicarán, cuando proceda, los valores comunitarios en materia de pesos aplicables al vehículo en cuestión. Para los vehículos mencionados en la letra c) del punto 2.2.2 del Anexo I, la indicación «44 t» deberá figurar entre paréntesis bajo el peso máximo autorizado para el conjunto de vehículos.

6. Cada Estado miembro podrá decidir, para todo vehículo matriculado o puesto en circulación en su territorio, que los pesos máximos autorizados por su legislación nacional se indiquen, en la prueba de conformidad, en la columna de la izquierda, y que los pesos técnicamente admisibles se indiquen en la columna de la derecha.

<sup>(1)</sup> DO n° L 24 de 30.1.1976, p. 1. Directiva modificada por la Directiva 78/507/CEE de la Comisión (DO n° L 155 de 13.6.1978, p. 31).

## ▼M1

*Artículo 7*

La presente Directiva no obstaculizará la aplicación de las disposiciones en vigor en cada Estado miembro en materia de circulación por carretera que permitan limitar los pesos o dimensiones de los vehículos en determinadas carreteras o determinadas construcciones de ingeniería civil, cualquiera que sea el Estado de matriculación o de puesta en circulación de dichos vehículos.

Esto incluye la posibilidad de imponer restricciones de ámbito local a las dimensiones máximas autorizadas y/o a los pesos máximos autorizados de los vehículos que puedan utilizarse en zonas o en carreteras determinadas, cuando la infraestructura no sea apta para vehículos largos y pesados, como centros urbanos, pueblos pequeños o lugares de especial interés natural.

## ▼B

*Artículo 8*

El artículo 3 no se aplicará en Irlanda y en el Reino Unido hasta el 31 de diciembre de 1998:

- a) por lo que se refiere a las normas contempladas en los puntos 2.2, 2.3.1, 2.3.3, 2.4 y 3.3.2 del Anexo I:
- con excepción de los vehículos articulados contemplados en el punto 2.2.2 y cuyo:
    - i) peso total con carga no exceda de 38 toneladas,
    - ii) peso en cada eje tridem, cuya separación se indica en el punto 3.3.2, no exceda de 22,5 toneladas;
  - excepto los vehículos contemplados en los puntos 2.2.3, 2.2.4, 2.3 y 2.4 cuyo peso total con carga no exceda de:
    - i) 35 toneladas para los vehículos contemplados en los puntos 2.2.3 y 2.2.4,
    - ii) 17 toneladas para los vehículos contemplados en el punto 2.3.1,
    - iii) 30 toneladas para los vehículos contemplados en el punto 2.3.3 siempre que se respeten las condiciones enunciadas en ese punto y en el punto 4.3,
    - iv) 27 toneladas para los vehículos contemplados en el punto 2.4;
- b) respecto de las normas contempladas en el punto 3.4 del Anexo I, excepto los vehículos que figuran en los puntos 2.2, 2.3 y 2.4, cuyo peso por eje motor no supere las 10,5 toneladas.

## ▼M1

*Artículo 8 bis*

Por lo que se refiere a los autobuses contemplados en el punto 1.1 del anexo I, Portugal y el Reino Unido podrán rechazar o prohibir su uso en su territorio hasta el 9 de marzo de 2005, a menos de que respondan a los siguientes criterios de maniobrabilidad:

- cuando el vehículo esté parado y sus ruedas de dirección dirigidas de tal manera que, al moverse, su punto extremo delantero pueda describir un círculo cuyo radio sea de 12,50 m, se determinará, trazando una recta en el suelo, un plano vertical tangente respecto del costado del vehículo orientado hacia el exterior del círculo. En el caso de un autobús articulado, las dos partes rígidas deberán alinearse con dicho plano,
- cuando el autobús avance hacia un lado u otro siguiendo el círculo de 12,50 m de radio, ninguna parte del mismo podrá rebasar dicho plano vertical en más de 0,80 m, en el caso de un autobús rígido de una longitud máxima de 12 m, ni en más de 1,20 m en el caso de un autobús rígido de una longitud superior a 12 m o de un autobús articulado.

**▼B***Artículo 9*

En cuanto a la norma contemplada en la letra a) del punto 1.2 del Anexo I, los Estados miembros podrán rechazar o prohibir en su territorio, hasta el 31 de diciembre de 1999, la utilización de autobuses cuya anchura supere los 2,50 m.

Cada Estado miembro informará a la Comisión de las medidas que haya adoptado en aplicación del presente artículo. La Comisión informará a los demás Estados miembros.

*Artículo 10*

En la fecha indicada en el artículo 11, quedarán derogadas las Directivas enumeradas en la parte A del Anexo IV, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos máximos para la trasposición al Derecho nacional indicados en la parte B del Anexo IV.

Las referencias hechas a las Directivas derogadas se entenderán hechas a la presente Directiva y conformes la tabla de correspondencias que figura en el Anexo V.

**▼M1***Artículo 10 bis*

Respecto del punto 1.5 *bis* del anexo I, la Comisión presentará, a más tardar el 9 de marzo de 2005, un informe sobre la viabilidad de reducir el valor de 0,60 m a que se refiere el párrafo segundo del mencionado punto para mejorar las condiciones de seguridad relativas a la maniobrabilidad de los autobuses de gran longitud. El informe irá acompañado, si procede, de una propuesta legislativa para modificar en consecuencia la presente Directiva.

**▼B***Artículo 11*

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva antes del 17 de septiembre de 1997. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten estas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros adoptarán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

*Artículo 12*

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

*Artículo 13*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

▼B

## ANEXO I

PESOS Y DIMENSIONES MÁXIMAS Y CARACTERÍSTICAS CONEXAS  
DE LOS VEHÍCULOS

1. **Dimensiones máximas autorizadas de los vehículos contemplados en la letra a) del apartado 1 del artículo 1**
- ▼M1
- 1.1. Longitud máxima:
- |   |         |
|---|---------|
| — vehículo de motor que no sea un autobús | 12,00 m |
| — remolque                                | 12,00 m |
| — vehículo articulado                     | 16,50 m |
| — tren de carretera                       | 18,75 m |
| — autobús articulado                      | 18,75 m |
| — autobús de 2 ejes                       | 13,50 m |
| — autobús de más de 2 ejes                | 15,00 m |
| — autobús + remolque                      | 18,75 m |
- ▼B
- 1.2. *Anchura máxima:*
- |   |        |
|---|--------|
| a) todo vehículo                                | 2,55 m |
| b) superestructuras de vehículos acondicionados | 2,60 m |
- 1.3. *Altura máxima (todo vehículo)* 4,00 m
- 1.4. Están comprendidas en las dimensiones indicadas en los puntos 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 y 4.4 las cajas móviles y las piezas de cargamento estandarizadas tales como los contenedores.
- ▼M1
- 1.4 bis En caso de que un autobús esté equipado con accesorios desmontables, como los portaesquí, la longitud del vehículo, accesorios incluidos, no sobrepasará la longitud máxima prevista en el punto 1.1.
- ▼B
- 1.5. Todo vehículo de motor o conjunto de vehículos en movimiento deberá poder inscribirse en una corona circular de un radio exterior de 12,50 m y de un radio interior de 5,30 m
- ▼M1
- 1.5 bis *Otros requisitos aplicables a los autobuses:*
- Cuando el vehículo esté parado, se determinará, trazando una recta en el suelo, un plano vertical tangente respecto del costado del vehículo orientado hacia el exterior del círculo. En el caso de un autobús articulado, las dos partes rígidas deberán alinearse con dicho plano.
- Cuando, al maniobrar en línea recta, el autobús entre en la superficie circular descrita en el punto 1.5, ninguna parte del mismo rebasará en más de 0,60 m dicho plano vertical.
- ▼B
- 1.6. Distancia máxima entre el eje del pivote de enganche y la parte posterior del semi-remolque 12,00 m

▼B

1.7.	Distancia máxima, medida en paralelo al eje longitudinal del tren de carretera, desde el punto exterior más avanzado de la zona de carga situada detrás de la cabina al punto exterior más posterior del remolque del conjunto de vehículos, menos la distancia entre la parte trasera del vehículo de motor y la parte delantera del remolque	15,65 m
1.8.	Distancia máxima, medida en paralelo al eje longitudinal del tren de carretera, desde el punto exterior más avanzado de la zona de carga situada detrás de la cabina al punto exterior más posterior del remolque del conjunto de vehículos	16,40 m
2.	<b>Peso máximo autorizado de los vehículos (en toneladas)</b>	
2.1.	<i>Vehículos que formen parte de un conjunto de vehículos</i>	
2.1.1.	Remolque de 2 ejes	18 t
2.1.2.	Remolque de 3 ejes	24 t
2.2.	<i>Conjunto de vehículos</i>	
2.2.1.	Trenes de carretera de 5 o 6 ejes	
	a) vehículo de motor con 2 ejes con remolque de 3 ejes	40 t
	b) vehículo de motor con 3 ejes con remolque de 2 o 3 ejes	40 t
2.2.2.	Vehículos articulados de 5 o 6 ejes	
	a) vehículo de motor con 2 ejes con semi-remolque de 3 ejes	40 t
	b) vehículo de motor con 3 ejes con semi-remolque de 2 o 3 ejes	40 t
	c) vehículo de motor con 3 ejes con semi-remolque de 2 o 3 ejes que lleva, en transporte combinado, un contenedor ISO de 40 pies	44 t
2.2.3.	Trenes de carretera de 4 ejes compuestos por un vehículo de motor de 2 ejes y un remolque de 2 ejes	36 t
2.2.4.	Vehículos articulados de 4 ejes compuestos por un vehículo de motor de 2 ejes y por un semirremolque de 2 ejes, cuando la separación entre los ejes del semirremolque:	
2.2.4.1.	sea igual o superior a 1,3 m e igual o inferior a 1,8 m	36 t
2.2.4.2.	sea superior a 1,8 m	36 t
		36 t + 2 toneladas de tolerancia cuando se respeten el peso máximo autorizado del vehículo de motor (18 toneladas) y el peso máximo autorizado del eje tándem del semirremolque (20 toneladas) y el eje motor esté equipado con neumáticos dobles y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Comunidad, con arreglo a la definición del Anexo II
2.3.	<i>Vehículos de motor</i>	
2.3.1.	Vehículos de motor de 2 ejes	18 t

## ▼B

2.3.2.	Vehículos de motor de 3 ejes	—25 t —26 t
		cuando el eje motor esté equipado con neumáticos dobles y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Comunidad, con arreglo a la definición del Anexo II, o cuando cada eje motor esté equipado de neumáticos dobles y el peso máximo de cada eje no exceda de 9,5 toneladas
2.3.3.	Vehículos de motor de 4 ejes con dos ejes de dirección	32 t
		cuando el eje motor esté equipado con neumáticos dobles y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Comunidad, con arreglo a la definición del Anexo II, o cuando cada eje motor esté equipado con neumáticos dobles y el peso máximo de cada eje no exceda de 9,5 toneladas.
2.4.	<i>Autobuses articulados con 3 ejes</i>	28 t
3.	<b>Peso máximo autorizado por eje de los vehículos contemplados en la letra b) del apartado 1 del artículo 1 (en toneladas)</b>	
3.1.	<i>Ejes simples</i>	
	Eje no motor simple	10 t
3.2.	<i>Ejes tándem de los remolques o semirremolques</i>	
	La suma de los pesos por eje de un tándem no debe sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:	
3.2.1.	es inferior a 1,0 m ( $d < 1,0$ )	11 t
3.2.2.	es igual o superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 t
3.2.3.	es igual o superior a 1,3 m e inferior a 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 t
3.2.4.	es igual o superior a 1,8 m ( $1,8 \leq d$ )	20 t
3.3.	<i>Ejes tridem de los remolques o semirremolques</i>	
	La suma de los pesos por eje de un tridem no debe sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:	
3.3.1.	es igual o inferior a 1,3 m ( $d \leq 1,3$ )	21 t
3.3.2.	es superior a 1,3 m e inferior o igual a 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	24 t
3.4.	<i>Eje motor</i>	
3.4.1.	Eje motor de los vehículos contemplados en los puntos 2.2.1 y 2.2.2	11,5 t
3.4.2.	Eje motor de los vehículos contemplados en los los puntos 2.2.3, 2.2.4, 2.3 y 2.4	11,5 t
3.5.	<i>Ejes tándem, de los vehículos de motor</i>	
	La suma de los pesos por eje de un tándem no deberá sobrepasar, si la separación (d) de los ejes:	
3.5.1.	es inferior a 1 m ( $d < 1,0$ m)	11,5 t
3.5.2.	es igual o superior a 1,0 m e inferior a 1,3 m ( $1,0 \text{ m} \leq d < 1,3 \text{ m}$ )	16 t

▼B

- 3.5.3. igual o superior a 1,3 m —18 t  
e inferior a 1,8 m ( $1,3 \text{ m} \leq d < 1,8 \text{ m}$ ) —19 t
- cuando el eje motor esté equipado con neumáticos dobles y suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente en la Comunidad, con arreglo a la definición del Anexo II, o cuando cada eje motor esté equipado con neumáticos dobles y el peso máximo de cada eje no exceda de 9,5 toneladas.
4. **Características conexas de los vehículos contemplados en la letra b) del apartado 1 del artículo 1**
- 4.1. *Todos los vehículos*
- El peso soportado por el eje motor o los ejes motores de un vehículo o de un conjunto de vehículos no deberá ser inferior al 25 % del peso total con carga del vehículo o del conjunto de vehículos, cuando sea utilizado en el tráfico internacional
- 4.2. *Trenes de carretera*
- La distancia entre el eje trasero de un vehículo de motor y el eje delantero de un remolque no debe ser inferior a 3,00 m
- 4.3. *Peso máximo autorizado en función de la distancia entre ejes*
- El peso máximo autorizado en toneladas de un vehículo de motor de 4 ejes no podrá sobrepasar 5 veces la distancia en metros entre los ejes de los árboles extremos del vehículo
- 4.4. *Semirremolques*
- La distancia entre el eje del pivote de enganche y un punto cualquiera de la parte delantera del semirremolque, medida horizontalmente, no deberá ser superior a 2,04 m



ANEXO II

**CONDICIONES RELATIVAS A LA EQUIVALENCIA ENTRE DETERMINADAS SUSPENSIONES NO NEUMÁTICAS Y LAS SUSPENSIONES NEUMÁTICAS PARA EL EJE MOTOR O LOS EJES MOTORES DEL VEHÍCULO**

1. DEFINICIÓN DE SUSPENSIÓN NEUMÁTICA

Una suspensión se considerará neumática si al menos el 75 % del efecto elástico se debe a un dispositivo neumático.

2. EQUIVALENCIA

Toda suspensión reconocida como equivalente de la suspensión neumática deberá cumplir los requisitos siguientes:

- 2.1. Durante la oscilación vertical libre transitoria de frecuencia baja de la masa suspendida sobre un eje motor o un eje aparejado, las medidas de frecuencia y amortiguamiento de la suspensión al soportar su carga máxima deberán hallarse dentro de los límites fijados en los puntos 2.2 a 2.5.
- 2.2. Todo eje deberá estar equipado con amortiguadores hidráulicos. En los ejes tandem, los amortiguadores hidráulicos deberán estar colocados de manera que se reduzca al mínimo la oscilación de los ejes acoplados.
- 2.3. El factor de amortiguamiento medio D deberá ser superior al 20 % del amortiguamiento crítico para una suspensión equipada con amortiguadores hidráulicos instalados y en estado de funcionamiento normal.
- 2.4. El nivel máximo de amortiguamiento de la suspensión sin los amortiguadores hidráulicos o con amortiguadores neutralizados no deberá ser superior al 50 % del factor de amortiguamiento medio D.
- 2.5. La frecuencia máxima de la masa suspendida sobre un eje motor o un eje acoplado en una oscilación vertical libre transitoria no deberá ser superior a 2 Hz.
- 2.6. En el punto 3 figura la definición de la frecuencia y del amortiguamiento de la suspensión, y en el punto 4 se establece el procedimiento de prueba para determinar la frecuencia y el amortiguamiento.

3. DEFINICIÓN DE FRECUENCIA Y AMORTIGUAMIENTO

Esta definición se aplica a una masa suspendida de M (kg) sobre un eje motor o acoplado. Éste tiene una rigidez vertical total, entre la superficie de la carretera y la masa suspendida, de K newtons/metro (N/m) y un coeficiente de amortiguamiento total de C newtons/metro por segundo (N/m.s), siendo Z igual al desplazamiento vertical de la masa suspendida. La ecuación del movimiento de la oscilación libre de la masa suspendida es la siguiente:

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

La frecuencia de la oscilación de la masa suspendida F (rad/seg) es:

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

El amortiguamiento es crítico cuando  $C = C_0$ , siendo:

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

El factor de amortiguamiento expresado como fracción del amortiguamiento crítico es  $C/C_0$ .

Durante la oscilación libre y transitoria de la masa suspendida, el movimiento vertical de la masa seguirá una trayectoria de amortiguamiento sinusoidal (figura 2). La frecuencia podrá calcularse midiendo el tiempo mientras puedan observarse los ciclos de oscilación. El amortiguamiento podrá calcularse midiendo las alturas de las sucesivas crestas de la oscilación en la misma dirección. Si la amplitud de las crestas del primer y



## ▼B

segundo ciclos de la oscilación son  $A_1$  y  $A_2$ , entonces el factor de amortiguamiento  $D$  será:

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

Siendo «ln» el logaritmo natural del coeficiente de amplitud.

## 4. PROCEDIMIENTO DE PRUEBA

Para determinar mediante una prueba el factor de amortiguamiento  $D$ , el factor de amortiguamiento sin amortiguadores hidráulicos y la frecuencia  $F$  de la suspensión, el vehículo cargado deberá:

- a) descender a baja velocidad (5 km/h + 1 km/h) a lo largo de una pendiente de 80 mm de altura cuyo perfil se muestra en la figura 1. La oscilación transitoria, cuyo análisis permitirá determinar la frecuencia y el amortiguamiento de la suspensión, se produce cuando las ruedas del eje motor bajan de la pendiente:
  - o
- b) ser apretado hacia abajo por el chasis, de manera que la carga en el eje motor represente 1,5 veces su valor estático máximo. En el momento que se libere el vehículo se analizará la oscilación subsiguiente;
  - o
- c) ser levantado por el chasis, de manera que la masa suspendida se eleve 80 mm sobre el eje del motor. En el momento que se libere el vehículo se analizará la oscilación subsiguiente;
  - o
- d) ser sometido a otros procedimientos en la medida en que su equivalencia haya sido demostrada por el constructor a satisfacción del servicio técnico.

En el vehículo deberá instalarse un transductor de desplazamiento vertical entre el eje motor y el chasis, directamente encima del eje motor. A partir del trazado, podrá medirse el intervalo de tiempo entre la primera y la segunda cresta de compresión con objeto de obtener la frecuencia  $F$  y el coeficiente de amplitud a fin de calcular el amortiguamiento. En el caso de los ejes motores dobles, deberán instalarse los transductores de desplazamiento vertical entre cada eje motor y el chasis, directamente encima de éste.

Figura 1

## Pendiente para pruebas de suspensión

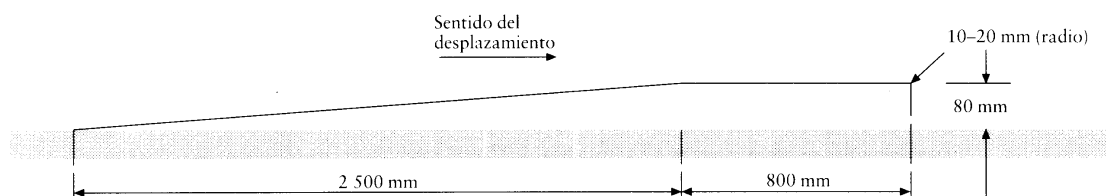
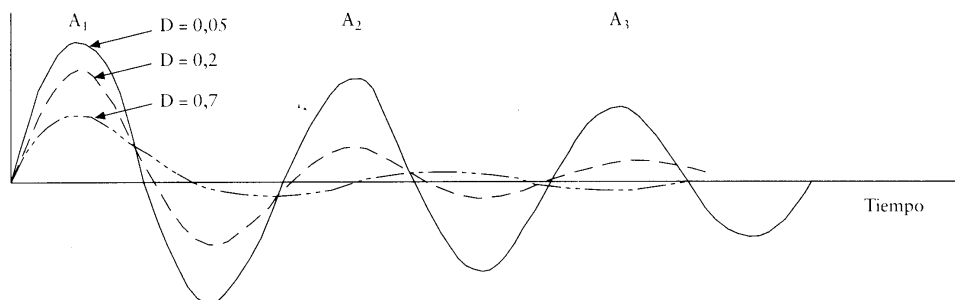


Figura 2

## Respuesta de amortiguamiento transitorio



▼B

## ANEXO III

**PLACA RELATIVA A LAS DIMENSIONES CONTEMPLADAS EN LA LETRA a) DEL APARTADO 1 DEL ARTÍCULO 6**

- I. En la placa relativa a las dimensiones, fijada siempre que sea posible al lado de la placa contemplada en la Directiva 76/114/CEE, figurarán las indicaciones siguientes:
- 1) Nombre y apellidos del constructor <sup>(1)</sup>.
  - 2) Número de identificación del vehículo <sup>(1)</sup>.
  - 3) Longitud (L) del vehículo de motor, del remolque o del semirremolque.
  - 4) Anchura (W) del vehículo de motor, del remolque o del semirremolque.
  - 5) Datos para medir la longitud de los conjuntos de vehículos:
    - la distancia (a) entre la parte delantera del vehículo de motor y el centro de su dispositivo de acoplamiento (gancho o bulón de acoplamiento); cuando se trate de un bulón con varias posiciones de acoplamiento; deberán indicarse los valores mínimo y máximo ( $a_{\min}$  y  $a_{\max}$ ),
    - la distancia (b) entre el centro del dispositivo de acoplamiento del remolque (anillo) o del semirremolque (pivote de acoplamiento) y la parte trasera del remolque o del semirremolque; cuando se trate de un dispositivo con varias posiciones de acoplamiento, deberán indicarse los valores mínimo y máximo ( $b_{\min}$  y  $b_{\max}$ ).
- La longitud de los conjuntos de vehículos es la longitud medida cuando el vehículo de motor, el remolque y el semirremolque están colocados en línea recta.
- II. Los valores que figuren en la prueba de conformidad deberán reflejar con exactitud las mediciones efectuadas directamente sobre el vehículo.

<sup>(1)</sup> Estas indicaciones no deberán repetirse cuando el vehículo lleve una placa única en la que figuren los datos relativos a pesos y datos sobre dimensiones.



ANEXO IV

PARTE A

DIRECTIVAS DEROGADAS

(contempladas en el artículo 10)

- Directiva 85/3/CEE, relativa a los pesos, las dimensiones y otras características técnicas de determinados vehículos de carretera, y sus sucesivas modificaciones:
  - Directiva 86/360/CEE,
  - Directiva 88/218/CEE,
  - Directiva 89/338/CEE,
  - Directiva 89/460/CEE,
  - Directiva 89/461/CEE,
  - Directiva 91/60/CEE,
  - Directiva 92/7/CEE.
- Directiva 86/364/CEE, referente a la prueba de la conformidad de los vehículos a la Directiva 85/3/CEE relativa a los pesos, las dimensiones y otras características técnicas de determinados vehículos de carretera.

PARTE B

<i>Directiva</i>	<i>Fecha límite de transposición</i>
85/3/CEE (DO n° L 2 de 3.1.1985, p. 14)	1 de julio de 1986 1 de julio de 1986
86/360/CEE (DO n° L 217 de 5.8.1986, p. 19)	1 de enero de 1992
86/364/CEE (DO n° L 221 de 7.8.1986, p. 48)	29 de julio de 1987
88/218/CEE (DO n° L 98 de 15.4.1988, p. 48)	1 de enero de 1989
89/338/CEE (DO n° L 142 de 25.5.1989, p. 3)	1 de julio de 1991 1 de enero de 1992 1 de enero de 1993
89/460/CEE (DO n° L 226 de 3.8.1989, p. 5)	
89/461/CEE (DO n° L 226 de 3.8.1989, p. 7)	1 de enero de 1991
91/60/CEE (DO n° L 37 de 9.2.1991, p. 37)	30 de septiembre de 1991
92/7/CEE (DO n° L 57 de 2.3.1992, p. 29)	31 de diciembre de 1992

## ANEXO V

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Presente Directiva	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Apartado 1 del artículo 1	Apartado 1 del artículo 1								
Letra a) del apartado 1 del artículo 1	—								
Letra b) del apartado 1 del artículo 1	Letra b) del apartado 1 del artículo 1								
Apartado 2 del artículo 1	Apartado 2 del artículo 1								
Guiones 1-4 y 6-10 del artículo 2					Apartado 2 del artículo 1				
Guiones 5 y 11-12 del artículo 2	—								
Último párrafo del artículo 2	—								
Apartado 1 del artículo 3	—								
Letras a) y b) del apartado 1 del artículo 3	Letras a) y b) del apartado 1 del artículo 3								
Apartado 2 del artículo 3	Apartado 2 del artículo 3								
Apartado 3 del artículo 3	—								
Artículo 4	—								

Presente Directiva	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Letra a) del artículo 5							Apartado 1 del artículo 1		
Letra b) del artículo 5								Apartado 1 del artículo 1	
Apartados de 1 a 4 del artículo 6			Apartados de 1 a 4 del artículo 1						
Apartados 5 y 6 del artículo 6			Apartados 1 y 2 del artículo 2						
Artículo 7	Artículo 6								
Artículo 8						Artículo 1			
Artículos 9 a 12	—								
Artículo 13	Artículo 9								
Anexo I	Anexo I								
Punto 1	Punto 1								
Punto 1.1 guiones 1, 2, 3, 5	Guiones 1, 2, 3 y 5 del punto 1.1							Apartado 2 del artículo 1	
Cuarto guión del punto 1.1	—								
Letra a) del punto 1.2	—								
Letra b) del punto 1.2	—								
Puntos de 1.3 a 1.5	Puntos 1.3-1.5								

Presente Directiva	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Punto 1.6							Apartado 3 del artículo 1		
Punto 1.7								Apartado 3 del artículo 1	
Punto 1.8	—								
Letra b) del punto 2.2.2.1	Letra b) del punto 2.2.2.1								
Letras de a) a c) del punto 2.2.2	Letras de a) a c) del punto 2.2.2								
Punto 2.2.3 Punto 2.2.4.1					Letra b) del apartado 5 del artículo 1				
Punto 2.2.4.2									Letra a) del apartado 1 del artículo 1
Punto 2.3 Punto 2.3.1									
Punto 2.3.2 Punto 2.3.3					Letra c) del apartado 5 del artículo 1				
Punto 2.4					Letra c) del apartado 5 del artículo 1				Letras b) y c) del apartado 1 del artículo 1
Punto 3 Punto 3.3.2	Punto 3 Punto 3.3.2								
Punto 3.4 Punto 3.4.1		Apartado 3 del artículo 1							

Presente Directiva	85/3/CEE	86/360/CEE	86/364/CEE	88/218/CEE	89/338/CEE	89/460/CEE	89/461/CEE	91/60/CEE	92/7/CEE
Punto 3.4.2 Punto 3.5.2					Letra d) del apartado 5 del artículo 1				
Punto 3.5.3									Letra d) del apartado 1 del artículo 1
Punto 4 Punto 4.2	Punto 4 Punto 4.2								
Punto 4.3					Letra e) del apartado 5 del artículo 1				
Punto 4.4							Apartado 4 del artículo 1		
Anexo II									Anexo III
Anexo III			Anexo						