

32003L0019

26.3.2003

DZIENNIK URZĘDOWY UNII EUROPEJSKIEJ

L 79/6

DYREKTYWA KOMISJI 2003/19/WE**z dnia 21 marca 2003 r.****zmieniająca w celu dostosowania do postępu technicznego dyrektywę 97/27/WE Parlamentu Europejskiego i Rady odnoszącą się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

Artykuł 1

uwzględniając dyrektywę Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep ⁽¹⁾, ostatnio zmienioną dyrektywą Komisji 2001/116/WE ⁽²⁾, w szczególności jej art. 13 ust. 2,

W załącznikach I–IV do dyrektywy 97/27/WE wprowadza się zmiany zgodnie z Załącznikiem do niniejszej dyrektywy.

a także mając na uwadze, co następuje:

Artykuł 2

- (1) Dyrektywa 97/27/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 1997 r. odnosząca się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniająca dyrektywę 70/156/EWG ⁽³⁾, zmieniona dyrektywą 2001/85/WE ⁽⁴⁾, jest jedną ze szczegółowych dyrektyw w ramach procedury homologacji typu WE, ustanowionej dyrektywą 70/156/EWG. W związku z tym przepisy określone w dyrektywie 70/156/EWG dotyczące układów, części i oddzielnych zespołów technicznych w pojazdach silnikowych stosuje się do dyrektywy 97/27/WE.
- (2) W świetle doświadczenia uzyskanego w związku ze stosowaniem dyrektywy 97/27/WE konieczne są zmiana i dokładniejsze określenie niektórych zawartych w niej przepisów w celu zapewnienia ich jednolitej wykładni we wszystkich Państwach Członkowskich.
- (3) Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów kołowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym ⁽⁵⁾, zmieniona dyrektywą 2002/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁶⁾, zwiększa dopuszczalne wymiary niektórych pojazdów silnikowych, w szczególności maksymalną długość autobusów. Umożliwienie uzyskania homologacji typu WE dla pojazdów o długości przekraczającej dopuszczalną wymaga odpowiedniej zmiany wymagań dyrektywy 97/27/WE.
- (4) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego ustanowionego dyrektywą 70/156/EWG,

1. Z mocą od dnia 1 października 2003 r. w przypadku pojazdów spełniających wymagania dyrektywy 97/27/WE zmienionej niniejszą dyrektywą Państwa Członkowskie, z przyczyn odnoszących się do mas i wymiarów:

- a) nie odmawiają w odniesieniu do typu pojazdu silnikowego kategorii M₂, M₃, N lub O udzielenia homologacji typu WE lub krajowej homologacji typu; lub
- b) nie odmawiają w odniesieniu do pojazdu silnikowego kategorii M₂, M₃, N lub O, przyznania mas rejestracyjnych lub eksploatacyjnych zgodnie z załącznikiem IV (tam gdzie to wymagane); lub
- c) nie zakazują rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu takich pojazdów.

2. Z mocą od dnia 1 października 2004 r. Państwa Członkowskie nie udzielają homologacji typu WE i mogą odmówić udzielenia krajowej homologacji typu dla typu pojazdu kategorii M₂, M₃, N lub O z przyczyn odnoszących się do jego mas i wymiarów, jeżeli są spełnione wymagania dyrektywy 97/27/WE zmienionej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 3

Niniejsza dyrektywa nie unieważnia żadnych homologacji udzielonych na podstawie dyrektywy 97/27/WE ani nie uniemożliwia rozszerzenia tych homologacji zgodnie z dyrektywą, na podstawie której zostały udzielone.

Artykuł 4

Zjednoczone Królestwo i Portugalia mogą na swoich terytoriach do dnia 9 marca 2005 r. odmawiać udzielenia krajowej homologacji typu pojazdu, odmawiać lub zabraniać sprzedaży, rejestracji, dopuszczenia do ruchu lub eksploatacji pojazdu, lub uznawać jego świadectwo zgodności za nieważne w rozumieniu art. 7 ust. 1 dyrektywy 70/156/EWG, jeżeli pojazd nie spełnia kryteriów zwrotności określonych w art. 8 lit. a) dyrektywy 96/53/WE.

⁽¹⁾ Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 18 z 21.1.2002, str. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 233 z 25.8.1997, str. 1.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 42 z 13.2.2002, str. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 59.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 67 z 9.3.2002, str. 47.

Artykuł 5

1. Państwa Członkowskie wprowadzają w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy najpóźniej do dnia 30 września 2003 r. Niezwłocznie powiadamiają o tym Komisję.

Przepisy przyjęte przez Państwa Członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie takie towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia są określane przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekazują Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie regulowanej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 6

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 7

Niniejsza dyrektywa jest skierowana do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 21 marca 2003 r.

W imieniu Komisji

Erkki LIIKANEN

Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

W ZAŁĄCZNIKACH I-IV DO DYREKTYWY 97/27/WE WPROWADZA SIĘ NASTĘPUJĄCE ZMIANY:

A. W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

1. W pkt 2 pod tytułem dodaje się następujące zdanie:
„Do niniejszej dyrektywy stosuje się definicje ustanowione w załączniku I (włącznie z przypisami) oraz załączniku II do dyrektywy 70/156/EWG.”
2. W ppkt 2.4.1 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) tiret szóste i siódme otrzymują brzmienie:
„— lusterka i inne urządzenia do obserwacji pośredniej,
— pomocnicze urządzenia do obserwacji;”
 - b) tiret dziesiąte, jedenaste i dwunaste otrzymują brzmienie:
„— stopnie wejściowe i uchwyty,
— odbojniki gumowe i podobne wyposażenie,
— pomosty podnoszące, pochylnie i podobne urządzenia w stanie gotowości do jazdy nieprzekraczające 300 mm, pod warunkiem, iż nie jest zwiększona ładowność pojazdu;”
 - c) dodaje się tiret czternaste i piętnaste w brzmieniu:
„— wysięgniki odbieraka w pojazdach o napędzie elektrycznym,
— zewnętrzne osłony przeciwsłoneczne.”
3. W ppkt 2.4.2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) tiret siódme otrzymuje brzmienie:
„— lusterka i inne elementy do widzenia pośredniego;”
 - b) dodaje się tiret jedenaste i dwunaste w brzmieniu:
„— pomocnicze urządzenia do obserwacji,
— chowane poprzeczne elementy kierujące na autobusach przeznaczonych do stosowania w kierowanych zespołach autobusowych, jeśli nie są schowane.”
4. W ppkt 2.4.3 tiret drugie otrzymuje brzmienie:
„— pantografy lub wysięgniki odbieraka w położeniu podniesionym.”
5. W ppkt 2.4.4 tiret drugie otrzymuje brzmienie:
„— urządzenia wymienione w ppkt 2.4.1”.
6. Podpunkt 2.5 otrzymuje brzmienie:
„2.5. »Masa pojazdu w stanie gotowym do jazdy« oznacza masę określoną w ppkt 2.6 załącznika I do dyrektywy 70/156/EWG.”
7. W ppkt 2.6 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:
„Kategoria pojazdu ustalana jest zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 70/156/EWG.”
8. Podpunkty 2.7, 2.8 i 2.9 otrzymują brzmienie:
 - „2.7. »Technicznie dopuszczalna maksymalna masa na oś (m)« oznacza podaną przez producenta masę odpowiadającą maksymalnemu dopuszczalnemu statycznemu naciskowi pionowemu wywieranemu przez oś na powierzchnię drogi w oparciu o konstrukcję pojazdu i osi.

W pojazdach kategorii N₁ technicznie dopuszczalna maksymalna masa na tylną oś (osie) może zostać przekroczona nie więcej niż o 15 % a technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita może zostać przekroczona nie więcej niż o 10 % lub o 100 kg, biorąc pod uwagę niższą z tych dwóch wartości, do stosowania tylko do pojazdu ciągnącego przyczepy i pod warunkiem, że prędkość robocza jest ograniczona do 80 km/h lub niższej.

Producent pojazdu określa wszelkie tego rodzaju ograniczenia prędkości lub innych warunków eksploatacji w instrukcji użytkownika.
 - 2.8. »Technicznie dopuszczalna masa na grupę osi (μ)« oznacza podaną przez producenta masę odpowiadającą maksymalnemu dopuszczalnemu statycznemu naciskowi pionowemu wywieranemu przez grupę osi na powierzchnię drogi w oparciu o konstrukcję pojazdu i grupy.
 - 2.9. »Masa ciągniona« oznacza całkowite obciążenie wywierane na powierzchnię drogi przez oś (osie) ciągniętego pojazdu(-ów)”.
9. Podpunkt 2.11 otrzymuje brzmienie:
„2.11. »Technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu pojazdu silnikowego« oznacza podaną przez producenta masę odpowiadającą maksymalnemu dopuszczalnemu statycznemu naciskowi pionowemu na punkt sprzęgu w oparciu o konstrukcję pojazdu silnikowego i/lub urządzenia sprzęgającego. Masa ta z definicji nie obejmuje masy urządzenia sprzęgającego pojazdu silnikowego.”

10. Podpunkt 2.13 otrzymuje brzmienie:

„2.13. »Technicznie dopuszczalna maksymalna masa całkowita zespołu (MC)« oznacza podaną przez producenta łączną masę zespołu pojazd silnikowy-przyczepa(-y). W przypadku kombinacji z naczepami lub przyczepami z osią centralną, zamiast technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej M stosuje się maksymalną technicznie dopuszczalną masę na oś przyczepy.»

11. Podpunkt 2.19 otrzymuje brzmienie:

„2.19. »Typ pojazdu« oznacza pojazdy, które nie różnią się pod następującymi istotnymi względami:

- producent,
- główne względy konstrukcyjne:
 - dla pojazdów kategorii M₂ i M₃:
 - podwozie/samonośna konstrukcja nadwozia, jedno/dwupokładowe, sztywne/przegubowe (oczywiste i podstawowe różnice),
 - liczba osi;
 - dla pojazdów kategorii N:
 - podwozie/płyta podłogowa (oczywiste i podstawowe różnice),
 - liczba osi;
 - dla pojazdów kategorii O:
 - podwozie/samonośna konstrukcja nadwozia (oczywiste i podstawowe różnice), przyczepa z dyszlem/naczepa/przyczepa z osią centralną,
 - układ hamulcowy: bez hamulców/bezwładnościowy/zespolony,
 - liczba osi.

Do celów niniejszego punktu, główne względy konstrukcyjne, takie jak w szczególności rozstaw osi, konstrukcja osi, zawieszenie, układ kierowniczy, opony oraz odpowiednie modyfikacje urządzenia korygującego hamowanie na osiach, dodanie lub ograniczenie liczby zaworów redukcyjnych w stosunku do konfiguracji ciągnika naczepy i samochodu ciężarowego oraz urządzenia związane z podwoziem (np. silnik, zbiorniki paliwa, przeniesienie napędu itp.) nie są uważane za istotne.”

12. Podpunkt 7.2 otrzymuje brzmienie:

„7.2. Pomiar wymiarów

Pomiar długości całkowitej, szerokości i wysokości odbywa się zgodnie z przepisami ppkt 2.4 na pojeździe w stanie gotowym do jazdy przedstawionym zgodnie z ppkt 3.3.

Jeśli zmierzone wymiary różnią się od podanych przez producenta dla odpowiednich konfiguracji technicznych w ramach typu o więcej niż 1 %, to do celów związanych z podanymi niżej wymaganiami używa się wymiarów zmierzonych a placówka techniczna może następnie, jeśli to niezbędne, wykonać dodatkowe pomiary na pojazdach innych niż przedstawione zgodnie z ppkt 3.3. Nie mogą być jednak przekroczone wartości dopuszczalne ustanowione w załączniku I do dyrektywy 96/53/WE.”

13. Podpunkty 7.4.2.5 i 7.4.2.5.1 otrzymują brzmienie:

„7.4.2.5. Kiedy pojazd jest obciążony do swej masy M zgodnie z jedną z odpowiednich sytuacji określonych w ppkt 7.4.2.5.1 lub 7.4.2.5.2, masa odpowiadająca naciskowi na oś »i« nie może przekraczać masy M_i na tej osi, a masa odpowiadająca naciskowi na oś pojedynczą lub na grupę osi »j« nie może przekraczać masy μ_j .

7.4.2.5.1. Jednakowy rozdział mas oznacza dla pojazdu w stanie gotowości do jazdy umieszczenie na każdym fotelu pasażera masy 75 kg i załadowanie do swej masy M, kiedy masa handlowa jest równomiernie rozmieszczona na powierzchni przeznaczonej do transportu towarów.”

14. Skreśla się ppkt 7.4.2.5.1.1 i 7.4.2.5.1.2.

15. Podpunkt 7.4.2.5.2 otrzymuje brzmienie:

„7.4.2.5.2. W przypadku krańcowego rozmieszczenia masy (nierównomiernego obciążenia), producent musi podać krańcowe dopuszczalne pozycje środka ciężkości ładunku i/lub nadwozia i/lub wyposażenia lub wyposażenia wnętrza (np. od 0,50 m do 1,30 m przed pierwszą osią tylną), przy pojeździe w stanie gotowym do jazdy, z masą 75 kg umieszczoną na każdym siedzeniu pasażerskim, obciążonym do swojej masy M.”

16. Skreśla się ppkt 7.4.2.5.2.1–7.4.2.5.3.2.

17. Podpunkt 7.4.3.2 otrzymuje brzmienie:

„7.4.3.2. Masa pojazdu w stanie gotowym do jazdy, plus masa Q pomnożona przez liczbę pasażerów siedzących i stojących, plus masy WP, B i BX określone w ppkt 7.4.3.3.1 oraz technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu, jeżeli sprzęg jest zainstalowany przez producenta, nie mogą przekraczać masy M.”

18. Podpunkt 7.4.3.3.1 otrzymuje brzmienie:

„7.4.3.3.1. Pojazd w stanie gotowym do jazdy jest obciążony: masą odpowiadającą liczbie siedzących pasażerów P, o masie Q; masą odpowiadającą liczbie pasażerów stojących SP, o masie Q równomiernie rozmieszczonej na powierzchni dostępnej dla pasażerów stojących S_1 ; jeśli sytuacja tego wymaga, masą WP równomiernie rozmieszczonej nad powierzchnią zajmowaną przez wózek inwalidzki; masą B (kg) równomiernie rozmieszczonej w lukach bagażowych; masą BX (kg) równomiernie rozmieszczonej na powierzchni dachu wyposażonego w urządzenia do przewozu bagażu, gdzie:

P oznacza liczbę miejsc siedzących.

S_1 oznacza powierzchnię przeznaczoną dla pasażerów stojących. W przypadku pojazdów klasy III lub B, $S_1 = 0$.

SP, podana przez producenta, nie może przekraczać wartości S_1/S_{sp} , gdzie S_{sp} oznacza umowną powierzchnię dla jednego pasażera stojącego, określoną w tabeli poniżej.

WP (kg) oznacza liczbę przestrzeni na wózki inwalidzkie pomnożoną przez 250 kg odpowiadające masie wózka i użytkownika.

B (kg), podana przez producenta, musi mieć wartość liczbową nie mniejszą niż $100 \times V$. Obejmuje to luki bagażowe i bagażniki, które mogą być dołączane z zewnątrz pojazdu.

V oznacza ogólną objętość luków bagażowych w m^3 . Homologując pojazd klasy I lub A pomija się objętość luków bagażowych dostępnych tylko z zewnątrz pojazdu.

BX, podana przez producenta, musi mieć wartość liczbową nie mniejszą niż 75 kg/m^2 . Pojazdy piętrowe nie mają urządzeń do przewozu bagażu na dachu, dlatego BX dla pojazdów piętrowych wynosi zero.

Wartości Q i S_{sp} są ustanowione w następującej tabeli:

Klasa pojazdu	Q (kg) masa jednego pasażera	S_{sp} (m^2 /pasażera) umowna powierzchnia dla jednego pasażera stojącego
Klasy I i A	68	0,125
Klasa II	71 (*)	0,15
Klasy III i B	71 (*)	Brak

(*) W tym 3 kg na bagaż ręczny.”

19. Dodaje się ppkt 7.4.3.3.2–7.4.3.3.2.3 w brzmieniu:

„7.4.3.3.2. W przypadku pojazdu o zmiennej liczbie miejsc siedzących, z powierzchnią przeznaczoną dla pasażerów stojących (S_1) i/lub wyposażonych do przewozu wózków inwalidzkich, wymagania ppkt 7.4.3.2 i 7.4.3.3 ustala się odpowiednio dla każdego z podanych niżej warunków.

7.4.3.3.2.1. Zajęte wszystkie możliwe siedzenia, następnie zajęta powierzchnia przeznaczona dla pasażerów stojących (do osiągnięcia podanej przez producenta wartości dopuszczalnej miejsc stojących) i, jeżeli pozostaje miejsce, wszelka zajęta przestrzeń dla wózków inwalidzkich.

7.4.3.3.2.2. Zajęta cała możliwa powierzchnia dla pasażerów stojących (do osiągnięcia podanej przez producenta wartości dopuszczalnej miejsc stojących), następnie zajęte pozostałe siedzenia przeznaczone dla pasażerów siedzących i, jeżeli pozostaje miejsce, wszelka zajęta przestrzeń dla wózków inwalidzkich.

7.4.3.3.2.3. Zajęta cała możliwa przestrzeń dla wózków inwalidzkich, następnie zajęta pozostała powierzchnia dla pasażerów stojących (do osiągnięcia podanej przez producenta wartości dopuszczalnej miejsc stojących) i zajęte pozostałe możliwe do użytku siedzenia.”

20. Podpunkt 7.4.3.4 otrzymuje brzmienie:

„7.4.3.4. Kiedy pojazd jest w stanie gotowym do jazdy lub obciążony zgodnie z ppkt 7.4.3.3.1, masa odpowiadająca obciążeniu osi przedniej lub grupy osi przednich nie może być mniejsza od procentu masy pojazdu w stanie gotowym do jazdy lub technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej »M« ustanowionej w następującej tabeli:

Klasy I i A		Klasa II		Klasy III i B	
Szytywne	Przegubowe	Szytywne	Przegubowe	Szytywne	Przegubowe
20	20	25 (1)	20	25 (1)	20

(1) Tę wielkość zmniejsza się do 20 % dla trzyosiowych pojazdów klas II i III z dwiema osiami kierowanymi.”

21. Dodaje się ppkt 7.4.3.5 w brzmieniu:

„7.4.3.5. W przypadku gdy pojazd ma być homologowany w więcej niż jednej klasie, ppkt 7.4.3.2 i 7.4.3.3 stosuje się do każdej klasy.”

22. W ppkt 7.4.4 tytuł otrzymuje brzmienie:

„7.4.4. Wymagania dla przyczep mieszkalnych”.

23. W ppkt 7.6.1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„W przypadku pojazdów silnikowych i naczep wyposażonych w urządzenie do podnoszenia osi (patrz ppkt 2.14) wymaganie to stosuje się również do osi podnoszonych w pozycji podniesionej lub do osi obciążanych w stanie nieobciążonym. Z wymagania tego wyłącza się urządzenia wspomagające ruszanie w rodzaju podnoszonych osi spełniających wymagania załącznika IV ppkt 3.5.”

24. Podpunkty 7.6.2, 7.6.3 i 7.6.4 otrzymują brzmienie:

„7.6.2. Dodatkowe wymagania dla pojazdów kategorii N:

Kiedy pojazd jest nieruchomy a jego koła kierowane są ustawione w taki sposób, że gdyby pojazd ruszył, jego najbardziej do przodu wysunięty punkt zakreśliłby okrąg o promieniu 12,50 m, należy poprzez oznaczenie linii na podłożu ustalić płaszczyznę pionową styczną do boku pojazdu zwróconą na zewnątrz koła.

Kiedy pojazd porusza się do przodu, po każdej stronie zataczając okrąg o promieniu 12,50 m, żadna z jego części nie może poruszać się na zewnątrz pionowej płaszczyzny o więcej niż 0,80 m (patrz rysunek B).

Dla pojazdów wyposażonych w urządzenie do podnoszenia osi wymaganie to stosuje się również do osi w położeniu podniesionym (w rozumieniu ppkt 2.14). Dla pojazdów kategorii N z osiami podnoszonymi w położeniu podniesionym lub z osiami obciążanymi w stanie nieobciążonym, wartość 0,80 m zastępuje się wartością 1,00 m.

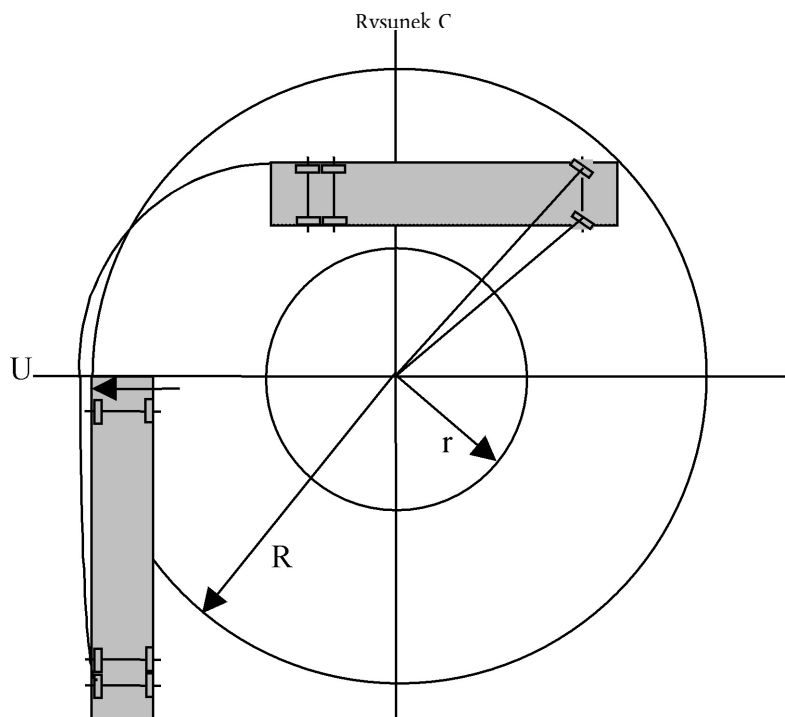
7.6.3. Dodatkowe wymagania dla pojazdów kategorii M₂ lub M₃

Kiedy pojazd jest nieruchomy, linią na podłożu oznacza się pionową płaszczyznę styczną do boku pojazdu zwróconą na zewnątrz koła. W przypadku pojazdu przegubowego obie sztywne części pojazdu ustawia się w jednej linii z płaszczyzną. Kiedy pojazd porusza się przechodząc z linii prostej do zataczania okręgu opisanego w ppkt 7.6.1, żadna z jego części nie może wyjść poza pionową płaszczyznę więcej niż o 0,60 m (patrz rysunki C i D).

7.6.4. Na wniosek producenta można również sprawdzić wymagania ppkt 7.6.1–7.6.3, stosując odpowiednie równoważne obliczenia lub przedstawienie geometryczne.

Jeżeli na wniosek producenta pojazdy kategorii N z niekierowanymi osiami tylnymi sprawdzane są zgodnie z ich geometrycznymi właściwościami, pojazd uważa się za spełniający wymagania ppkt 7.6.2 powyżej, jeżeli jego tylny zwis nie przekracza 60 % rozstawu osi pojazdu.”

25. W ppkt 7.6.3 rysunek C zastępuje się rysunkiem:

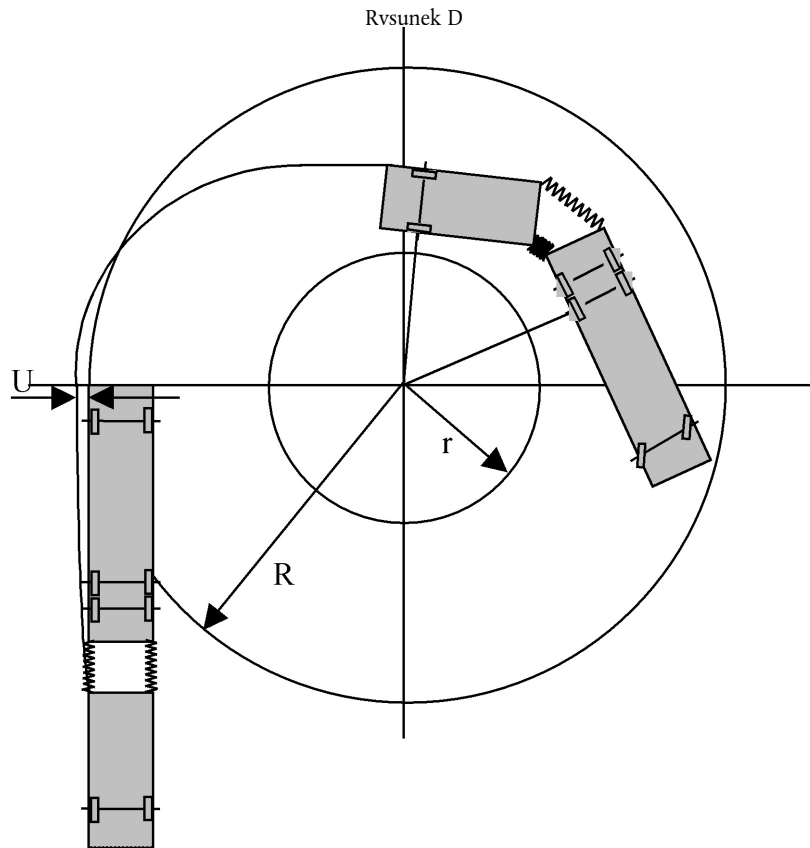


R = 12,5 m

r = 5,3 m

U = maksymalnie 0,6

26. W ppkt 7.6.3 dodaje się następujący rysunek D:



$R = 12,5 \text{ m}$

$r = 5,3 \text{ m}$

$U = \text{maksymalnie } 0,6$

27. Dodaje się ppkt 7.6.5 w brzmieniu:

„7.6.5. W przypadku pojazdów niekompletnych producent musi podać maksymalne dopuszczalne wymiary, dla których pojazd ma zostać sprawdzony w zakresie zgodności z wymaganiami ppkt 7.6.1–7.6.3.”

28. Podpunkty 7.8.1 i 7.8.2 otrzymują brzmienie:

„7.8.1. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu pojazdu silnikowego zaprojektowanego do ciągnięcia przyczepy z osią centralną o technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie ciągniętej przekraczającej 3,5 tony musi wynosić co najmniej 10 % jego technicznie dopuszczalnej masy ciągniętej, ale nie więcej niż 1000 kg.

7.8.2. Technicznie dopuszczalna maksymalna masa w punkcie sprzęgu pojazdu silnikowego zaprojektowanego do ciągnięcia przyczepy z osią centralną o technicznie dopuszczalnej maksymalnej masie ciągniętej nieprzekraczającej 3,5 tony musi wynosić co najmniej 4 % jego technicznie dopuszczalnej masy ciągniętej, ale nie więcej niż 25 kg.”

29. Podpunkt 7.10 otrzymuje brzmienie:

„7.10. Stosunek moc silnika/masa maksymalna:

Pojazdy silnikowe muszą zapewniać mocą wyjściową silnika wynoszącą co najmniej 5 kW/t technicznie dopuszczalnej maksymalnej masy całkowitej zespołu. W przypadku ciągnika drogowego moc silnika musi wynosić co najmniej 2,2 kW/t. Moc silnika mierzy się zgodnie z przepisami dyrektywy Rady 80/1269/EWG (*).

(* Dz.U. L 375 z 31.12.1980, str. 46.”

B. W załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

1. Podpunkt 0.2 otrzymuje brzmienie:

„0.2. Typ”

2. Podpunkt 13 otrzymuje brzmienie:

- „13. PRZEPISY SZCZEGÓLNE DOTYCZĄCE POJAZDÓW DO PRZEWOZU PASAŻERÓW, ZAWIERAJĄCYCH, OPRÓCZ SIEDZENIA KIEROWCY, WIĘCEJ NIŻ OSIEM SIEDZEŃ
- 13.1. Klasa pojazdu (Klasa I, Klasa II, Klasa III, Klasa A, Klasa B):
- 13.2. Przestrzeń dla pasażerów (m²):
- 13.2.1. Łączna (S_o):
- 13.2.2. Pokład górny (S_{og})⁽¹⁾:
- 13.2.3. Pokład dolny (S_{od}):
- 13.2.4. Dla pasażerów stojących (S₁):
- 13.3. Liczba pasażerów (siedzących i stojących)
- 13.3.1. Łącznie (N):
- 13.3.2. Pokład górny (N_g)⁽¹⁾:
- 13.3.3. Pokład dolny (N_d)⁽¹⁾:
- 13.3.4. Liczba miejsc siedzących
- 13.4. Liczba miejsc na wózki inwalidzkie w pojazdach kategorii M₂ i M₃
- 13.4.1. Łącznie (A):
- 13.4.2. Pokład górny (A_g)⁽¹⁾:
- 13.4.3. Pokład dolny (A_d)⁽¹⁾:
- 13.7. Pojemność luków bagażowych (m³):
- 13.8. Powierzchnia przeznaczona do transportu bagażu na dachu (m²):
- ”

C. W załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

W dodatku dodaje się ppkt 1.24.3 w brzmieniu:

„1.24.3. Liczba miejsc na wózki inwalidzkie w pojazdach kategorii M₂ i M₃.”

D. W załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

1. Skreśla się ppkt 1.3.3.

2. W ppkt 2.2.1 wprowadza się następujące zmiany:

a) litera c) otrzymuje brzmienie:

„c) pojazdy o masie maksymalnej nieprzekraczającej 3,5 t przeznaczone wyłącznie do ciągnięcia przyczep z hamulcem bezwładnościowym (najazdowym): maksymalna dopuszczalna masa do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych pojazdu lub, dla pojazdów terenowych (patrz ppkt 7.5 załącznika I), półtorakrotność tej masy lecz nie więcej niż 3,5 t;”

b) litera e) otrzymuje brzmienie:

„e) pojazdy przeznaczone do ciągnięcia przyczep, oprócz naczep, z zespolonymi układami hamulcowymi: półtorakrotność maksymalnej dopuszczalnej masy całkowitej do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych pojazdu.”

3. W ppkt 2.2.1 akapit pierwszy skreśla się wiersz końcowy w brzmieniu: „jeżeli spełnione są wszystkie odpowiednie przepisy techniczne przedstawione w dyrektywie 96/53/WE”.

4. W ppkt 3.2 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„W tym celu oś podnoszona lub obciążana musi obniżyć się do ziemi lub obciążyć automatycznie, jeżeli najbliższa(-e) oś (osie) grupy lub oś przednia pojazdu silnikowego jest (są) obciążona(-e) do maksymalnej(-ych) dopuszczalnej(-ych) masy (mas) do celów rejestracyjnych/eksploatacyjnych.”

5. Skreśla się ppkt 3.3.

6. W ppkt 3.5.1 tiret czwarte otrzymuje brzmienie:

„— po ruszeniu pojazdu i zanim osiągnie on prędkość 30 km/h oś musi automatycznie obniżyć się lub zostać ponownie obciążona.”