

Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

► **B**

**DYREKTYWA RADY 96/53/WE**

**z dnia 25 lipca 1996 r.**

**ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym**

(Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59)

zmieniona przez:

Dziennik Urzędowy

		nr	strona	data
► <b><u>M1</u></b>	Dyrektywa 2002/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 lutego 2002 r.	L 67	47	9.3.2002
► <b><u>M2</u></b>	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r.	L 115	1	6.5.2015

**DYREKTYWA RADY 96/53/WE****z dnia 25 lipca 1996 r.****ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym**

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 75,

uwzględniając wniosek Komisji <sup>(1)</sup>,uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno-Społecznego <sup>(2)</sup>,stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 189c Traktatu <sup>(3)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywą Rady 85/3/EWG z dnia 19 grudnia 1984 r. w sprawie ciężarów, wymiarów i niektórych innych parametrów technicznych niektórych pojazdów drogowych <sup>(4)</sup> w ramach wspólnej polityki transportowej ustalone zostały wspólne normy umożliwiające poprawę wykorzystania pojazdów drogowych w ruchu między Państwami Członkowskimi.
- (2) Dyrektywa 85/3/EWG była znacząco zmieniana z wielu powodów; z powodu jej kolejnej zmiany, dla jasności i ze względów praktycznych, powinna ona zostać jednocześnie połączona w jednolity tekst z dyrektywą Rady 86/364/EWG z dnia 24 lipca 1986 r. odnoszącą się do dowodu zgodności pojazdów z dyrektywą 85/3/EWG <sup>(5)</sup>;
- (3) Różnice między normami Państw Członkowskich w odniesieniu do ciężarów i wymiarów pojazdów użytkowych mogą negatywnie wpływać na warunki konkurencji i stanowić przeszkodę w ruchu między Państwami Członkowskimi.
- (4) Na podstawie zasady pomocniczości należy na poziomie wspólnotowym podejmować działania w celu usunięcia tej przeszkody.
- (5) Powyższe normy odzwierciedlają równowagę między racjonalnym i gospodarczym wykorzystywaniem pojazdów użytkowych a wymaganiami dotyczącymi utrzymania infrastruktury, bezpieczeństwa drogowego oraz ochrony środowiska naturalnego i jakości życia.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 38 z 8.2.1994, str. 3 oraz Dz.U. C 247 z 23.9.1995, str. 1.

<sup>(2)</sup> Dz.U. C 295 z 22.10.1994, str. 72.

<sup>(3)</sup> Opinia Parlamentu Europejskiego wydana dnia 15 listopada 1994 r. (Dz.U. C 341 z 5.12.1994, str. 39), wspólne stanowisko Rady z dnia 8 grudnia 1995 r. (Dz.U. C 356 z 30.12.1995, str. 13) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 marca 1996 r. (Dz.U. C 96 z 4.4.1996, str. 233).

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 2 z 3.1.1985, str. 14. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 92/7/EWG (Dz.U. L 57 z 2.3.1992, str. 29).

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 221 z 7.8.1986, str. 48.

**▼B**

- (6) Wspólne normy dotyczące wymiarów pojazdów przeznaczonych do przewozu rzeczy powinny być trwałe w perspektywie długoterminowej.
- (7) W odniesieniu do pojazdów użytkowych zarejestrowanych lub znajdujących się już w ruchu zastosowanie mogą mieć dodatkowe wymagania techniczne określające ich ciężary i wymiary; wymagania te nie mogą stanowić przeszkody w ruchu pojazdów użytkowych między Państwami Członkowskimi.
- (8) Definicję pojęcia „grubościenny pojazd izotermiczny” w art. 2 dyrektywy 85/3/EWG, zmienioną dyrektywą 89/388/EWG <sup>(1)</sup>, należy rozszerzyć w celu zezwolenia Państwom Członkowskim na dopuszczenie do obrotu na swoim terytorium takich pojazdów izotermicznych, które nie odpowiadają już wymaganiom izolacji określonym w niniejszym artykule.
- (9) Konieczne jest wyjaśnienie pojęcia „ładunku niepodzielnego” w celu zapewnienia jednolitego stosowania niniejszej dyrektywy w odniesieniu do dopuszczania do ruchu pojazdów lub zespołów pojazdów, które przewożą takie ładunki.
- (10) Tona jest powszechnie używana i przyjmowana jako jednostka ciężaru pojazdu, dlatego jednostka ta jest stosowana przez niniejszą dyrektywę, podczas gdy formalną jednostką masy jest niuton.
- (11) W ramach wprowadzania w życie rynku wewnętrznego zakres zastosowania niniejszej dyrektywy należy rozszerzyć na transport krajowy, w zakresie, w jakim dotyczy to parametrów znacząco określających warunki konkurencji w sektorze transportowym, w szczególności maksymalnie dopuszczalnej długości i szerokości pojazdów oraz zespołów pojazdów, które przeznaczone są do przewozu rzeczy.
- (12) W odniesieniu do innych parametrów pojazdów Państwa Członkowskie mogą dopuścić do przyjęcia na swoim terytorium innych wartości niż określone w niniejszej dyrektywie jedynie wobec pojazdów poruszających się w ruchu krajowym.
- (13) Maksymalna długość pociągów drogowych z wysuwanymi systemami sprzęgania osiąga w praktyce maksymalny wysuw wynoszący 18,75 m; w przypadku pociągów drogowych ze stałym systemem sprzęgania dopuszczalna powinna być ta sama długość maksymalna.
- (14) Maksymalna dopuszczalna szerokość, wynosząca 2,50 m dla pojazdów przeznaczonych do przewozu rzeczy, pozostawia w tym przypadku niewystarczającą ilość wolnego miejsca do efektywnego załadunku paletami; prowadziło to do tego, iż w ustawodawstwie Państw Członkowskich w zakresie krajowego ruchu istnieją różne dodatkowe tolerancje; konieczne jest ogólne dostosowanie do obecnej sytuacji w celu stworzenia jasnych wymagań technicznych, mając na uwadze aspekty bezpieczeństwa drogowego.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 142 z 25.5.1989, str. 3.

**▼B**

- (15) Jeżeli maksymalna szerokość pojazdu przeznaczonego do przewozu rzeczy zostanie podwyższona do 2,55 m, wówczas normę tę powinno się stosować także do autobusów; w odniesieniu do autobusów wymagany jest jednak okres przejściowy w celu umożliwienia odpowiednim producentom przestawienie swoich urządzeń produkcyjnych.
- (16) Przy dopuszczeniu do ruchu i eksploatacji pojazdów należy w celu zapobieżenia nadmiernym uszkodzeniom dróg oraz w celu zapewnienia zdolności manewrowej przyznać priorytet stosowaniu zawieszenia pneumatycznego lub podobnego w stosunku do zawieszenia mechanicznego; należy zapobiegać przekraczaniu niektórych maksymalnie dopuszczalnych nacisków na oś, a pojazd musi mieć możliwość zawracania o 360° w granicach pewnego promienia zawracania.
- (17) Państwa Członkowskie powinny mieć możliwość dopuszczania do krajowego transportu towarów na swoim terytorium pojazdów i zespołów pojazdów, których wymiary odbiegają od wartości ustanowionych w niniejszej dyrektywie, jeżeli zgodnie z niniejszą dyrektywą przewozy wykonywane za pomocą tych pojazdów nie wywierają istotnych skutków na międzynarodową konkurencję w sektorze transportu, tj. usługi te wykonywane są za pomocą pojazdów specjalnych lub zgodnie z koncepcją modułową.
- (18) W przypadku wykonywania operacji zgodnie z koncepcją modułową należy uwzględnić okres przejściowy w celu umożliwienia Państwu Członkowskiemu dostosowania swojej infrastruktury drogowej.
- (19) W okresie próbnym powinno być dozwolone korzystanie z osiągnięć postępu technicznego, należy więc dopuścić wykonywanie lokalnego transportu przez pojazdy i kombinacje pojazdów, których produkcja wykorzystuje nowe technologie i koncepcje, które odbiegają od norm przewidzianych w niniejszej dyrektywie.
- (20) Pojazdy, które weszły do użycia przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy i które z uwagi na uprzednio obowiązujące różnorodne krajowe przepisy lub metody pomiaru nie odpowiadają wymiarom ustanowionym w niniejszej dyrektywie, należy dopuścić w okresie przejściowym do kontynuowania świadczenia usług transportowych w Państwie Członkowskiem, w którym pojazd jest zarejestrowany lub w którym dopuszczono go do ruchu.
- (21) Dokonano postępu w kierunku przyjęcia dyrektyw dotyczących homologacji typu pięcio- i sześćoosiowych zespołów pojazdów; wymagania dotyczące zgodności z parametrami innymi niż ciężary i wymiary ustanowione w załączniku II do dyrektywy 85/3/EWG należy uchylić.
- (22) Taka zmiana jest konieczna także w celu uniknięcia sprzeczności zasad z konwencjami międzynarodowymi w sprawie ruchu drogowego.
- (23) W celu ułatwienia monitorowania zgodności z niniejszą dyrektywą niezbędne jest zapewnienie, aby pojazdy wyposażone były w dowód takiej zgodności.

**▼ B**

- (24) Niniejsza dyrektywa nie narusza obowiązków Państw Członkowskich dotyczących terminów transpozycji do prawa krajowego i stosowania dyrektyw zastępowanych przez niniejszą dyrektywę.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

*Artykuł 1*

1. Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do:

**▼ M2**

- (a) wymiarów pojazdów silnikowych kategorii M2 i M3 oraz przyczep samochodowych kategorii 0 oraz pojazdów silnikowych kategorii N2 i N3 oraz ich przyczep kategorii 03 i 04, zdefiniowanych w załączniku II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE <sup>(1)</sup>;

**▼ B**

- b) ciężarów i niektórych innych parametrów pojazdów określonych w lit. a) oraz w załączniku I pkt 2 do niniejszej dyrektywy.

2. Wszystkie wartości wymienione w załączniku I odnoszące się do ciężarów obowiązują jako normy transportowe i dlatego odnoszą się do warunków załadunku, a nie do norm produkcji, które zostaną określone w późniejszej dyrektywie.

**▼ M1**

3. Niniejsza dyrektywa nie ma zastosowania do autobusów przegubowych zawierających więcej niż jedną część przegubową.

**▼ B***Artykuł 2*

Do celów niniejszej dyrektywy:

- „pojazd silnikowy” oznacza każdy pojazd z silnikiem napędowym, który porusza się po drogach dzięki własnemu napędowi,
- „przyczepa” oznacza każdy pojazd przeznaczony do doczepienia do pojazdu silnikowego, z wyjątkiem naczep, oraz skonstruowany i wyposażony do przewozu rzeczy,
- „naczepa” oznacza każdy pojazd, który jest przeznaczony do doczepienia do pojazdu silnikowego w ten sposób, że częściowo spoczywa na pojeździe silnikowym oraz istotna część jego ciężaru i ciężaru jego ładunku jest przenoszona przez pojazd silnikowy, oraz skonstruowany i wyposażony do przewozu rzeczy,
- „zespół pojazdów” oznacza albo
  - pociąg drogowy składający się z pojazdu silnikowego i przyczepy, albo
  - pojazd przegubowy składający się z pojazdu silnikowego i naczepy,

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

**▼ B**

- „pojazd chłodnia” oznacza każdy pojazd, którego trwale lub odłączalne części są przeznaczone w szczególności do przewozu towarów w określonej temperaturze, a ich ściany boczne włącznie z izolacją termiczną mają grubość nie mniejszą niż 45 mm,
- „autobus” oznacza pojazd silnikowy dysponujący więcej niż dziewięcioma miejscami siedzącymi włącznie z miejscem dla kierowcy, skonstruowany i wyposażony do przewozu osób i ich bagaży. Może mieć dwa piętra i ciągnąć przyczepę na bagaże,
- „autobus przegubowy” oznacza pojazd silnikowy składający się z dwóch sztywnych części jezdnych, które są ze sobą połączone przez część przegubową. W pojazdach tego typu istnieje przejście między pomieszczeniami dla pasażerów znajdujących się w obu sztywnych częściach pojazdu. Część przegubowa pozwala pasażerom na swobodne przemieszczanie między obydwoma sztywnymi częściami pojazdu. Obydwie części mogą zostać ze sobą połączone lub rozłączone tylko w warsztacie,
- „maksymalne dopuszczalne wymiary” oznaczają wymiary maksymalne do używania pojazdu ustanowione w załączniku I,
- „maksymalna dopuszczalna masa” oznacza masę maksymalną dla załadowanego pojazdu w ruchu międzynarodowym,
- „maksymalny dopuszczalny nacisk na oś” oznacza maksymalną masę na jedną obciążoną oś lub zestaw osi do używania w ruchu międzynarodowym,
- „ładunek niepodzielny” oznacza ładunek, który do celów przewozu drogą bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody nie może być podzielony na dwa lub więcej mniejszych ładunków i z powodu ich wymiarów lub ciężaru nie może zostać przewieziony przez jeden pojazd silnikowy, przyczepę, pociąg drogowy lub pojazd przegubowy, który pod każdym względem odpowiada wymaganiom niniejszej dyrektywy,
- „tona” oznacza ciężar spowodowany obciążeniem jednej tony, który odpowiada 9,8 kiloniutonom (kN),

**▼ M2**

- „paliwa alternatywne” oznaczają paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł energii w transporcie i które mogą potencjalnie przyczynić się do dekarbonizacji transportu i poprawy ekologiczności sektora transportu, obejmujące:
  - a) energię elektryczną zużytą we wszystkich rodzajach pojazdów elektrycznych,
  - b) wodór,
  - c) gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny – CNG) i w postaci ciekłej (skroplony gaz ziemny – LNG),
  - d) gaz płynny (LPG),
  - e) energię mechaniczną z przechowywania paliwa na pokładzie/ze źródeł pokładowych, w tym ciepło odpadowe,

**▼ M2**

- „pojazd napędzany paliwem alternatywnym” oznacza pojazd silnikowy napędzany w całości lub częściowo paliwem alternatywnym, który uzyskał homologację zgodnie z ramami dyrektywy 2007/46/WE,
- „operacja transportu intermodalnego” oznacza:
  - a) szereg operacji transportowych zdefiniowanych w art. 1 dyrektywy Rady 92/106/EWG <sup>(1)</sup> związanych z przewozem co najmniej jednego kontenera lub nadwozia wymiennego o łącznej maksymalnej długości do 45 stóp, lub
  - b) operacje transportowe związane z przewozem co najmniej jednego kontenera lub nadwozia wymiennego o łącznej maksymalnej długości do 45 stóp, wykorzystujące transport wodny, o ile długość pierwszego lub ostatniego odcinka drogowego nie przekracza 150 km na terytorium Unii. Odległość 150 km, o której mowa powyżej, można przekroczyć w celu dotarcia do najbliższego odpowiedniego terminala transportowego dla planowanej usługi w przypadku:
    - (i) pojazdów spełniających wymogi załącznika I pkt 2.2.2 lit. a) lub b), lub
    - (ii) pojazdów spełniających wymogi załącznika I pkt 2.2.2 lit. c) lub d), w przypadku gdy taka odległość jest dozwolona w danym państwie członkowskim.

W przypadku operacji transportu intermodalnego najbliższy odpowiedni terminal transportowy świadczący usługi może znajdować się w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym przesyłkę załadowano lub wyładowano,

- „wysyłający” oznacza podmiot prawny lub osobę fizyczną lub prawną, które są wymienione w konosamencie lub w równoważnym dokumencie transportowym, takim jak konosament bezpośredni, jako wysyłający, lub które zawarły umowę przewozu z przewoźnikiem lub w których imieniu tę umowę zawarto.

**▼ B**

Wszystkie maksymalne dopuszczalne wymiary określone w załączniku I są mierzone zgodnie z załącznikiem I do ►**M2** dyrektywa 2007/46/WE ◀ i nie jest dopuszczalna żadna tolerancja.

*Artykuł 3*

1. Państwo Członkowskie nie może na swoim terytorium odmówić lub zabronić używania:

- w ruchu międzynarodowym pojazdów zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu w jednym z pozostałych Państw Członkowskich, z przyczyn odnoszących się do masy lub wymiarów,

**▼ M1**

- w ruchu krajowym pojazdów zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu w jednym z pozostałych Państw Członkowskich z przyczyn odnoszących się do ich wymiarów,

**▼ B**

pod warunkiem że pojazdy te odpowiadają wartościom maksymalnym określonym w załączniku I.

<sup>(1)</sup> Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi (Dz.U. L 368 z 17.12.1992, s. 38).

**▼B**

Niniejszy przepis stosuje się bez względu na fakt, że:

- a) wymienione pojazdy nie są zgodne z wymaganiami stawianymi przez to Państwo Członkowskie w odniesieniu do niektórych, nieobjętych w załączniku I parametrów ciężaru i wymiarów;
- b) właściwy organ Państwa Członkowskiego, w którym pojazdy są zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu, określił limity, nieokreślone w art. 4 ust. 1, przekraczające wartości ustanowione w załączniku I.

2. Jednakże ust. 1 lit. a) nie narusza prawa Państw Członkowskich do wprowadzania przepisów, z poszanowaniem prawa wspólnotowego, ustanawiających obowiązek wykazywania przez pojazdy zarejestrowane na ich terytorium lub dopuszczone tam do ruchu nieobjętych w załączniku I parametrów ciężaru i wymiarów, które odpowiadają wymaganiom krajowym.

3. W odniesieniu do pojazdów chłodni Państwa Członkowskie mogą wprowadzić obowiązek przewożenia świadectwa ATP lub tabliczki ATP, przewidziane w Umowie z dnia 1 września 1970 r. o międzynarodowych przewozach szybko psujących się artykułów żywnościowych i o specjalnych środkach transportu przeznaczonych do tych przewozów (ATP).

*Artykuł 4***▼M1**

1. Państwa Członkowskie na swoich terytoriach nie dopuszczają do normalnego ruchu:

- a) pojazdów lub zespołów pojazdów służących krajowemu transportowi rzeczy, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w ppkt 1.1, 1.2, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 4.2 i 4.4 załącznika I;
- b) pojazdów służących krajowemu transportowi osób, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w ppkt 1.1, 1.2, 1.4a, 1.5 i 1.5a załącznika I.

2. Państwa Członkowskie na swoich terytoriach mogą jednak dopuścić do ruchu:

- a) pojazdy lub zespoły pojazdów służące krajowemu transportowi towarów, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w ppkt 1.3, pkt 2, 3, ppkt 4.1 i 4.3 załącznika I;
- b) pojazdy służące krajowemu transportowi osób, które nie odpowiadają parametrom wymienionym w ppkt 1.3, pkt 2, 3, ppkt 4.1 i 4.3 załącznika I.

**▼B**

3. Pojazdy i zestawy pojazdów, które przekraczają maksymalne wymiary, mogą na podstawie specjalnego zezwolenia, które wydawane jest przez właściwe organy w sposób niedyskryminujący lub na podstawie niedyskryminujących ustaleń, które są uzgadniane na zasadzie jednostkowych przypadków z tym organem, zostać dopuszczone do ruchu, jeżeli te pojazdy lub zestawy pojazdów przewożą ładunki niepodzielne lub przeznaczone są do ich przewożenia.



**▼ B**

4. Państwa Członkowskie mogą dopuścić ► **M1** pojazdy lub zespoły pojazdów przeznaczone do transportu, które ◀ wykonują niektóre operacje transportu krajowego, które nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportu, do ruchu na ich terytorium, jeżeli mają wymiary odbiegające od tych ustanowionych w załączniku I ppkt 1.1, 1.2, 1.4 do 1.8, 4.2 i 4.4.

Uznaje się, że operacje transportowe nie ograniczają w sposób znaczący międzynarodowej konkurencji w sektorze transportowym, jeżeli spełniony jest chociaż jeden z warunków wymienionych w lit. a) i b):

- a) operacje transportowe są wykonywane na terytorium Państwa Członkowskiego przy użyciu specjalnych pojazdów lub zespołów pojazdów w takich warunkach, że normalnie nie mogą być wykonywane za pomocą pojazdów z innych Państw Członkowskich, np. operacje przy wycince drzew i w przemyśle leśnym.
- b) Państwo Członkowskie, które zezwala na swoim terytorium na wykonywanie operacji transportowych za pomocą pojazdów lub zespołów pojazdów, które odbiegają od parametrów ustanowionych w załączniku I, zezwala także na używanie pojazdów, przyczep lub naczep, które odpowiadają wymiarom ustanowionym w załączniku I, w takich zespołach, za pomocą których osiągnięta być może przynajmniej długość ładunku dozwolona w tym Państwie Członkowskim, aby dzięki temu zaistniały warunki konkurencji równe dla wszystkich przedsiębiorców (koncepcja modułowa).

**▼ M2**

\_\_\_\_\_

**▼ B**

5. Państwa Członkowskie mogą zezwolić, ażeby pojazdy lub zespoły pojazdów, które zbudowane zostały w oparciu o nowe technologie lub koncepcje i nie mogą spełnić jednego lub kilku wymagań niniejszej dyrektywy, w czasie określonego okresu próbnego były dopuszczone do wykonywania niektórych operacji transportu lokalnego. Państwa Członkowskie powiadają o tym Komisję.

**▼ M2**

\_\_\_\_\_

**▼ M1**

7. Do dnia 31 grudnia 2020 r. Państwa Członkowskie mogą dopuszczać do poruszania się jedynie na ich terytoriach autobusy zarejestrowane lub dopuszczone do ruchu przed wejściem w życie niniejszej dyrektywy, których wymiary przekraczają wymiary ustanowione w ppkt 1.1, 1.2, 1.5 i 1.5a załącznika I.

**▼ M2***Artykuł 5*

Pojazdy przegubowe dopuszczone do ruchu przed dniem 1 stycznia 1991 r., które nie spełniają specyfikacji zawartych w załączniku I pkt 1.6 i 4.4, uznawane są za spełniające te specyfikacje do celów art. 3, jeżeli ich łączna długość nie przekracza 15,50 m.

**▼ B***Artykuł 6*

1. Państwa Członkowskie podejmują konieczne środki w celu zapewnienia, aby pojazdy określone w art. 1, zgodne z niniejszą dyrektywą, posiadały dowody określone w lit. a), b) i c):

**▼B**

- a) kombinacji następujących dwóch tablic:
- „tablica producenta”, która jest sporządzana i umieszczana zgodnie z dyrektywą 76/114/EWG <sup>(1)</sup>,
  - tablicy odnoszącej się do danych o wymiarach, która jest sporządzana i umieszczana zgodnie z dyrektywą 76/114/EWG;
- b) jednej tablicy sporządzonej i umieszczonej zgodnie z dyrektywą 76/114/EWG, która zawiera dane określone na obu tablicach określonych w lit. a);
- c) jednego dokumentu, wydanego przez właściwe organy Państwa Członkowskiego, w którym pojazd ten został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu. Dokument ten musi zawierać takie same nagłówki i dane, jak te na tablicach określonych w lit. a). Musi zostać umieszczony w miejscu odpowiednio zabezpieczonym i łatwo dostępnym dla kontroli.
2. Jeżeli parametry pojazdów nie odpowiadają dłużej tym, które podane są w dowodzie zgodności, Państwo Członkowskie, w którym pojazd jest zarejestrowany, podejmuje konieczne kroki do zapewnienia, aby dowód zgodności został zmieniony.
3. Tablice określone w ust. 1 i dokumenty są uznawane przez Państwa Członkowskie za dowód zgodności tych pojazdów przewidziany w niniejszej dyrektywie.
4. Pojazdy, mające dowód zgodności, mogą podlegać:
- kontrolom wrywkowym w zakresie wspólnych norm ciężaru,
  - kontrolom w zakresie wspólnych norm wymiarów jedynie w przypadku podejrzenia niezgodności z niniejszą dyrektywą.
5. W środkowej kolumnie dowodu zgodności odnoszącej się do ciężaru podawane są, w miarę potrzeb, wspólnotowe normy ciężaru stosowane dla danego pojazdu. W zakresie pojazdów, określonych w załączniku I ppkt 2.2.2 lit. c), pod maksymalnie dopuszczalną masą zespołu pojazdów dodaje się w nawiasach „44 tony”.
6. Każde Państwo Członkowskie może w odniesieniu do każdego pojazdu, który został zarejestrowany lub dopuszczony do ruchu na jego terytorium, postanowić, że maksymalne dopuszczalne masy na podstawie jego ustawodawstwa krajowego są podawane w lewej kolumnie, a technicznie dopuszczalna masa w prawej kolumnie dowodu zgodności.

**▼M1***Artykuł 7*

Niniejsza dyrektywa nie stanowi przeszkody dla stosowania obowiązujących przepisów drogowych w każdym Państwie Członkowskim i ograniczających ciężar i/lub wymiary pojazdów na niektórych drogach lub obiektach inżynierskich — niezależnie od państwa rejestracji lub dopuszczenia do ruchu takich pojazdów.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 24 z 30.1.1976, str. 1. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 78/507/EWG (Dz.U. L 155 z 13.6.1978, str. 31).

▼ M1

Obejmuje to również możliwość nakładania lokalnych ograniczeń na maksymalne dopuszczalne wymiary i/lub ciężary pojazdów, które mogą być używane, w przypadku gdy infrastruktura nie jest przystosowana do długich i ciężkich pojazdów, w określonych obszarach lub na określonych drogach, takich jak centra miast, małe wioski lub miejsca o szczególnym znaczeniu przyrodniczym.

▼ M2


---

*Artykuł 8b*

1. W celu poprawy ich efektywności energetycznej pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w urządzenia aerodynamiczne, które spełniają wymogi określone w ust. 2 i 3 i które są zgodne z dyrektywą 2007/46/WE, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 niniejszej dyrektywy, aby umożliwić instalację takich urządzeń w tylnej części pojazdów lub zespołów pojazdów. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie urządzenia muszą spełniać wymogi załącznika I pkt 1.5 niniejszej dyrektywy, a jakiegokolwiek przekroczenie maksymalnych długości nie może powodować wzrostu długości ładowania tych pojazdów lub zespołów pojazdów.

2. Przed wprowadzeniem do obrotu urządzenia aerodynamiczne, o których mowa w ust. 1, których długość przekracza 500 mm, muszą uzyskać homologację zgodnie z zasadami homologacji typu w ramach dyrektywy 2007/46/WE.

Do dnia 27 maja 2017 r. Komisja oceni potrzebę przyjęcia lub zmiany wymogów technicznych dotyczących homologacji typu urządzeń aerodynamicznych, określonych w tych ramach, z uwzględnieniem konieczności zapewnienia bezpieczeństwa na drogach i bezpieczeństwa operacji transportu intermodalnego, w szczególności:

- a) bezpiecznego zamontowania urządzeń, aby ograniczyć ryzyko ich odczepienia się z czasem, w tym w trakcie operacji transportu intermodalnego;
- b) bezpieczeństwa innych użytkowników dróg, zwłaszcza szczególnie zagrożonych użytkowników dróg, zapewniając, między innymi, widoczność oznakowania konturowego przy mocowaniu urządzeń aerodynamicznych, dostosowując wymogi dotyczące widzenia pośredniego oraz, w przypadku zderzenia z tyłem pojazdu lub zespołu pojazdów, nie zmniejszając skuteczności ochrony przed wjechaniem pod tył pojazdu.

W tym celu Komisja przedkłada, w stosownych przypadkach, wniosek ustawodawczy w celu zmiany odnośnych zasad homologacji typu w ramach dyrektywy 2007/46/WE.

3. Urządzenia aerodynamiczne, o których mowa w ust. 1, muszą spełniać następujące wymogi operacyjne:

- a) w okolicznościach, w których narażone jest bezpieczeństwo innych użytkowników drogi lub kierowcy, urządzenia te zostają złożone, wsunięte lub zdjęte przez kierowcę;
- b) stosowanie ich w infrastrukturze drogowej w obszarach miejskich i na trasach międzymiastowych uwzględnia specyfikę obszarów, na których maksymalna prędkość nie przekracza 50 km na godzinę i na których mogą być obecni szczególnie zagrożeni użytkownicy drogi; oraz

▼ M2

c) ich stosowanie jest kompatybilne z operacjami transportu intermodalnego, w szczególności urządzenia te nie zwiększają maksymalnej dozwolonej długości o więcej niż 20 cm, gdy są wsunięte lub złożone.

4. Komisja przyjmuje akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy zapewniające jednolite warunki wdrażania ust. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

5. Ust. 1 stosuje się od dnia transpozycji lub rozpoczęcia stosowania niezbędnych zmian aktów, o których mowa w ust. 2, oraz po przyjęciu aktów wykonawczych, o których mowa w ust. 4, zależnie od przypadku.

---

*Artykuł 9a*

1. W celu poprawy efektywności energetycznej, w szczególności w odniesieniu do aerodynamicznych właściwości kabin, a także bezpieczeństwa na drodze, pojazdy lub zespoły pojazdów, które spełniają wymogi określone w ust. 2 i wymogi dyrektywy 2007/46/WE, mogą przekraczać maksymalne długości przewidziane w załączniku I pkt 1.1 niniejszej dyrektywy, pod warunkiem że ich kabiny zapewniają lepsze właściwości aerodynamiczne, efektywność energetyczną i większe bezpieczeństwo. Pojazdy lub zespoły pojazdów wyposażone w takie kabiny muszą spełniać wymogi załącznika I pkt 1.5 niniejszej dyrektywy, a przekroczenie jakichkolwiek maksymalnych długości nie może powodować wzrostu ładowności tych pojazdów.

2. Przed wprowadzeniem do obrotu pojazdy, o których mowa w ust. 1, muszą uzyskać homologację zgodnie z zasadami homologacji typu w ramach dyrektywy 2007/46/WE. Do dnia 27 maja 2017 r. Komisja oceni potrzebę opracowania wymogów technicznych dotyczących homologacji typu pojazdów wyposażonych w takie kabiny, określonych w tych ramach, z uwzględnieniem następujących kwestii:

- a) poprawa aerodynamicznych właściwości pojazdów lub zespołów pojazdów;
- b) szczególnie zagrożeni użytkownicy dróg oraz poprawa ich widoczności dla kierowców, szczególnie przez zmniejszenie martwych pól w polu widzenia kierowcy;
- c) zmniejszenie szkód lub obrażeń spowodowanych u innych użytkowników dróg w razie zderzenia;
- d) bezpieczeństwo i komfort kierowców.

W tym celu Komisja przedkłada, w stosownych przypadkach, wniosek ustawodawczy w celu zmiany odnośnych zasad homologacji typu w ramach dyrektywy 2007/46/WE.

3. Ust. 1 stosuje się po upływie trzech lat po dniu transpozycji lub rozpoczęcia stosowania niezbędnych zmian aktów, o których mowa w ust. 2, zależnie od przypadku.

**▼ B***Artykuł 10*

Dyrektywy wymienione w załączniku IV część A niniejszym uchyla się z datą określoną w art. 11; niezależnie od obowiązków Państw Członkowskich w zakresie terminów implementacji i dostosowania określonych w załączniku IV część B.

Odesłania do dyrektyw, które utraciły moc, uznaje się za odesłania do niniejszej dyrektywy i odczytuje się je zgodnie z tabelą zgodności przedstawioną w załączniku V.

**▼ M2***Artykuł 10b*

Maksymalne dopuszczalne masy pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym zostały określone w załączniku I pkt 2.3.1, 2.3.2 i 2.4.

Pojazdy napędzane paliwem alternatywnym muszą również przestrzegać ograniczeń w zakresie maksymalnego dopuszczalnego nacisku osi określonych w załączniku I pkt 3.

Dodatkowa masa, której wymagają pojazdy napędzane paliwem alternatywnym, jest określana na podstawie dokumentacji dostarczanej przez producenta w momencie wydania dla danego pojazdu homologacji. Ta dodatkowa masa musi być podana w oficjalnym dowodzie wymaganym zgodnie z art. 6.

Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych zgodnie z art. 10h w celu aktualizowania na potrzeby niniejszej dyrektywy wykazu paliw alternatywnych, o których mowa w art. 2 i które wymagają dodatkowej masy. Szczególnie ważne jest, aby przed przyjęciem tych aktów delegowanych Komisja działała zgodnie ze swoją zwyczajową praktyką i przeprowadziła konsultacje z ekspertami, w tym ekspertami państw członkowskich.

*Artykuł 10c*

Maksymalne długości określone w załączniku I pkt 1.1, w stosownych przypadkach z zastrzeżeniem art. 9a ust. 1, i maksymalną odległość określoną w załączniku I pkt 1.6 można przekroczyć o 15 cm w przypadku pojazdów lub zespołów pojazdów przewożących kontenery o długości 45 stóp lub nadwozia wymienne o długości 45 stóp, puste lub z ładunkiem, pod warunkiem że transport drogowy danego kontenera lub nadwozia wymiennego odbywa się w ramach operacji transportu intermodalnego.

*Artykuł 10d*

1. Do dnia 27 maja 2021 r. państwa członkowskie przyjmują szczególne środki w celu ustalenia, które pojazdy lub zespoły pojazdów będące w użytkowaniu najprawdopodobniej przekroczyły maksymalną dopuszczalną masę; należy je zatem poddać kontroli ich właściwych organów, aby zapewnić przestrzeganie wymogów niniejszej dyrektywy. Te środki mogą być przyjmowane za pomocą automatycznych systemów ustanawianych w ramach infrastruktury drogowej lub za pomocą pokładowych urządzeń ważących instalowanych w pojazdach zgodnie z ust. 4.

Państwo członkowskie nie może wymagać instalacji pokładowych urządzeń ważących w pojazdach ani zespołach pojazdów zarejestrowanych w innym państwie członkowskim.

**▼ M2**

Bez uszczerbku dla prawa Unii i prawa krajowego, w przypadku gdy do stwierdzenia naruszeń niniejszej dyrektywy i nakładania sankcji stosowane są systemy automatyczne, muszą one mieć certyfikację. Certyfikacja nie jest wymagana, w przypadku gdy systemy automatyczne stosowane są wyłącznie do identyfikacji.

2. Każde państwo członkowskie przeprowadza w każdym roku kalendarzowym odpowiednią liczbę kontroli masy pojazdów lub zespołów pojazdów będących w użytkowaniu, proporcjonalną do całkowitej liczby pojazdów poddawanych każdego roku kontroli na swoim terytorium.

3. Państwa członkowskie, zgodnie z art. 18 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 <sup>(1)</sup>\*, zapewniają, aby ich właściwe organy wymieniały się informacjami o naruszeniach prawa i sankcjach związanych z niniejszym artykułem.

4. Pokładowe urządzenia ważące, o których mowa w ust. 1, muszą być precyzyjne i niezawodne, w pełni interoperacyjne i zgodne z wszystkimi typami pojazdów.

5. Do dnia 27 maja 2016 r. Komisja przyjmie akty wykonawcze ustanawiające szczegółowe przepisy zapewniające jednolite warunki wdrażania zasad interoperacyjności i zgodności określone w ust. 4.

Aby zapewnić interoperacyjność, szczegółowe przepisy muszą pozwalać na przekazywanie w dowolnym momencie właściwym organom i kierowcy pojazdu informacji o masie z poruszającego się pojazdu. Przekazywanie to odbywa się za pośrednictwem interfejsu zdefiniowanego normami DSRC Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego: EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 oraz ISO14906. Przekazywanie to powinno ponadto pozwalać właściwym organom państw członkowskich na komunikowanie się i wymianę informacji w taki sam sposób z pojazdami i zespołami pojazdów zarejestrowanymi w dowolnym państwie członkowskim i stosującymi pokładowe urządzenia ważące.

W celu zapewnienia zgodności z wszystkimi typami pojazdów systemy pokładowe pojazdu silnikowego muszą mieć możliwość odbioru i przetwarzania wszelkich danych pochodzących z każdego typu przyczepy lub naczepy przymocowanej do pojazdu silnikowego.

Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 10i ust. 2.

*Artykuł 10e*

Państwa członkowskie ustanawiają przepisy o sankcjach mających zastosowanie w przypadku naruszenia niniejszej dyrektywy i stosują wszelkie niezbędne środki, aby zapewnić ich wykonanie. Sankcje te muszą być skuteczne, niedyskryminujące, proporcjonalne i zniechęcające. Państwa członkowskie powiadamiają o tych przepisach Komisję.

<sup>(1)</sup>\* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51).

▼ M2*Artykuł 10f*

1. W przypadku transportu kontenerów i nadwozi wymiennych państwa członkowskie ustanawiają przepisy, które wymagają, aby:

- a) wysyłający przekazywał przewoźnikowi, któremu powierza transport kontenera lub nadwozia wymiennego, deklarację wskazującą masę transportowanego kontenera lub nadwozia wymiennego; oraz
- b) przewoźnik zapewnił dostęp do całej odpowiedniej dokumentacji przekazanej przez wysyłającego.

2. Państwa członkowskie ustanawiają przepisy dotyczące odpowiedzialności zarówno wysyłającego, jak i przewoźnika, zależnie od przypadku, w sytuacjach, w których brak jest informacji, o których mowa w ust. 1, lub gdy informacje takie są niepoprawne, a pojazd lub zespół pojazdów jest przeciążony.

*Artykuł 10g*

Co dwa lata i najpóźniej do dnia 30 września roku następującego po zakończeniu danego okresu dwóch lat państwa członkowskie przesyłają Komisji niezbędne informacje dotyczące:

- a) liczby kontroli przeprowadzonych w dwóch ubiegłych latach kalendarzowych; oraz
- b) liczby pojazdów lub zespołów pojazdów, w przypadku których wykryto przeciążenie.

Informacje te mogą być częścią informacji przedkładanych zgodnie z art. 17 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 561/2006 <sup>(2)\*</sup>.

Komisja analizuje informacje otrzymane na podstawie niniejszego artykułu i zamieszcza je w sprawozdaniu, które ma zostać przekazane Parlamentowi Europejskiemu i Radzie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006.

*Artykuł 10h*

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 10b, powierza się Komisji na okres pięciu lat od dnia 26 maja 2015 r. Komisja sporządza sprawozdanie dotyczące przekazania uprawnień nie później niż dziewięć miesięcy przed końcem okresu pięciu lat. Przekazanie uprawnień zostaje automatycznie przedłużone na takie same okresy, chyba że Parlament Europejski lub Rada sprzeciwią się takiemu przedłużeniu nie później niż trzy miesiące przed końcem każdego okresu.

<sup>(2)\*</sup> Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1).

▼ M2

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 10b, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 10b wchodzi w życie tylko wtedy, kiedy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie lub kiedy przed upływem tego terminu zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

*Artykuł 10i*

1. Komisję wspomaga komitet ds. transportu drogowego, o którym mowa w art. 42 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 <sup>(3)</sup>\*. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 <sup>(4)</sup>.\*
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
3. W przypadku gdy komitet nie wyda żadnej opinii, Komisja nie przyjmuje projektu aktu wykonawczego i stosuje się art. 5 ust. 4 akapit trzeci rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

*Artykuł 10j*

Do dnia 8 maja 2020 r. Komisja przedłoży, w razie potrzeby, Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie w sprawie wykonania zmian do niniejszej dyrektywy wprowadzonych przez dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 <sup>(5)</sup>\*, uwzględniając w nim szczególne cechy niektórych segmentów rynku. Na podstawie tego sprawozdania Komisja przedstawi, w razie potrzeby, wnioszek ustawodawczy należycie uzupełniony o ocenę skutków. Sprawozdanie zostanie udostępnione co najmniej sześć miesięcy przed przedłożeniem wniosku ustawodawczego.

<sup>(3)</sup>\* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

<sup>(4)</sup>\* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13).

<sup>(5)</sup>\* Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniająca dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 115 z 6.5.2015, s. 1).



**▼B***Artykuł 11*

1. Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy przed dniem 17 września 1997 r. i niezwłocznie powiadomią o tym Komisję.

Wspomniane środki powinny zawierać odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to powinno towarzyszyć ich urzędowej publikacji. Metody dokonywania takiego odniesienia określone są przez Państwa Członkowskie.

2. Państwa Członkowskie przekażą Komisji teksty podstawowych przepisów prawa krajowego, przyjmowanych w dziedzinach objętych niniejszą dyrektywą.

*Artykuł 12*

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie z dniem jej opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

*Artykuł 13*

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do Państw Członkowskich.

**▼ B**

## ZAŁĄCZNIK I

**MAKSYMALNE CIĘŻARY I WYMIARY ORAZ PODOBNE  
PARAMETRY POJAZDÓW**1. **Maksymalne dopuszczalne wymiary pojazdów, określone w art. 1 ust. 1 lit. a)****▼ M1**

1.1	<i>Maksymalna długość</i>	
	— pojazd silnikowy inny niż autobus	12,00 m
	— przyczepa	12,00 m
	— pojazd przegubowy	16,50 m
	— pociąg drogowy	18,75 m
	— autobus przegubowy	18,75 m
	— autobus dwuosiowy	13,50 m
	— autobus o więcej niż dwu osiach	15,00 m
	— autobus + przyczepa	18,75 m

1.2 *Maksymalna szerokość***▼ M2**

a) wszystkie pojazdy z wyjątkiem pojazdów, o których mowa w lit. b)	2,55 m
b) nadbudówki pojazdów chłodni lub kontenerów chłodniczych bądź chłodniczych nadwozi wymiennych przewożonych przez pojazdy	2,60 m

**▼ B**

1.3	<i>Maksymalna wysokość (wszelkich pojazdów)</i>	4,00 m
1.4	Usuwalne nadbudówki i standardowe ładunki, takie jak kontenery, są ujęte w wymiarach określonych w pkt 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 1.7, 1.8 oraz 4.4.	

**▼ M1**

1.4a.	Jeśli do autobusu przymocowane są jakiegokolwiek zdejmowane przystawki, takie jak pojemniki na narty, to jego długość włącznie z przystawkami nie może przekraczać maksymalnej długości ustanowionej w ppkt 1.1
-------	---

**▼ B**

1.5	Każdy pojazd silnikowy lub zestaw pojazdów, które są w dopuszczone do ruchu, muszą być zdolne do wykonania zakrętu w okręgu o promieniu zewnętrznym 12,50 m oraz promieniu wewnętrznym 5,30 m
-----	---

**▼ M1**

1.5a.	<i>Wymagania dodatkowe dla autobusów</i>
	Przy stojącym pojeździe, przez wykreślenie na ziemi linii określa się płaszczyznę pionową styczną do boku pojazdu skierowaną na zewnątrz okręgu. W przypadku pojazdu przegubowego, do tej płaszczyzny muszą przylegać dwie jego sztywne części
	Kiedy pojazd wjeżdża z linii prostej do okręgu określonego w ppkt 1.5, żadna z jego części nie może odchylić się od tej pionowej płaszczyzny o więcej niż 0,60 m

**▼ B**

1.6	Maksymalna odległość między osiami sworzni zawieszenia piątego koła a tyłem naczepy	12,00 m
1.7	Maksymalna odległość mierzona równolegle do osi podłużnej pociągu drogowego od skrajnego punktu części ładunkowej za kabiną do najdalszego zewnętrznego punktu przyczepy zestawu minus odległość między tyłem pojazdu ciągnącego a przodem przyczepy	15,65 m
1.8	Maksymalna odległość mierzona równolegle do osi podłużnej pociągu drogowego od skrajnego punktu części ładunkowej za kabiną do najdalszego zewnętrznego punktu przyczepy zestawu	16,40 m
2.	<b>Maksymalna dopuszczalna masa pojazdu (w tonach)</b>	
2.1	<i>Pojazdy będące częścią zestawu pojazdów</i>	
2.1.1	Przyczepy dwuosiove	18 ton
2.1.2	Przyczepy trzyosiove	24 ton
2.2	<i>Zestawy pojazdów</i>	
2.2.1	Pociągi drogowe z pięcioma lub sześcioma osiami	
	a) dwuosiove pojazdy silnikowe z przyczepami trzyosioowymi	40 ton
	b) trzyosiove pojazdy silnikowe z przyczepami trzyosioowymi	40 ton
2.2.2	Pojazdy przegubowe pięcio- lub sześciuosiove	
	a) pojazdy silnikowe dwuosiove z naczepami trzyosioowymi	40 ton
	b) trzyosiove pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosioowymi	40 ton

**▼ M2**

	c) dwuosiove pojazdy silnikowe z naczepami trójosiowymi przewożące w operacjach transportu intermodalnego jeden kontener lub jedno nadwozie wymienne albo kilka kontenerów lub nadwozi wymiennych o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej do 45 stóp	42 tony
	d) trójosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trójosiowymi przewożące w operacjach transportu intermodalnego jeden kontener lub jedno nadwozie wymienne albo kilka kontenerów lub nadwozi wymiennych o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej do 45 stóp	44 tony

**▼ B**

2.2.3	Czterosiowe pociągi drogowe składające się z pojazdu silnikowego i przyczepy dwuosiovej	36 ton
-------	---	--------

**▼ B**

- 2.2.4 Pojazdy przegubowe czteroosiowe składające się z dwuosioowego pojazdu silnikowego i jednej dwuosioowej przyczepy, jeżeli odległość między osiami naczepy:
- 2.2.4.1 wynosi 1,3 m lub więcej, ale nie przekracza 1,8 m 36 ton
- 2.2.4.2 jest większa niż 1,8 m 36 ton
- + 2 tony tolerancji, jeżeli maksymalna dopuszczalna masa (MDM) pojazdu silnikowego (18 ton) oraz MDM naczepy z podwójną osią (20 ton) są przestrzegane, a oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony oraz zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Wspólnoty za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II

2.3 *Pojazdy silnikowe***▼ M2**

- 2.3.1 Dwuosioowe pojazdy silnikowe inne niż autobusy: 18 ton
- Dwuosioowe pojazdy silnikowe napędzane paliwem alternatywnym inne niż autobusy: maksymalna dopuszczalna masa 18 ton jest powiększona o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych o maksymalnie 1 tonę
- Autobusy dwuosioowe: 19,5 tony
- 2.3.2 Trójosiowe pojazdy silnikowe
- 25 ton lub 26 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalna masa każdej osi nie przekracza 9,5 tony
- Trójosiowe pojazdy silnikowe napędzane paliwem alternatywnym: maksymalna dopuszczalna masa 25 ton lub 26 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony i zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznawane w Unii za równorzędne, zgodnie z definicją w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalna masa każdej osi nie przekracza 9,5 tony, jest powiększona o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych o maksymalnie 1 tonę

**▼ B**

- 2.3.3 Czteroosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym — 32 tony
- jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony, a zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Wspólnoty za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny ciężar na każdej oś nie przekracza 9,5 tony

**▼M2**

2.4	<i>Trójosiowe autobusy przegubowe</i>	28 ton	Trójosiowe autobusy przegubowe napędzane paliwem alternatywnym: maksymalna dopuszczalna masa 28 ton jest powiększona o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych o maksymalnie 1 tonę
-----	---------------------------------------	--------	--

**▼B**

3. **Maksymalny dopuszczalny ciężar na oś pojazdów, określonych w art. 1 ust. 1 lit b) (w tonach)**

3.1	<i>Jednoosiowe</i> Pojedyncze osie nienapędowe	10 ton	
3.2	<i>Podwójne osie przyczep i naczep</i> Suma ciężaru na oś przypadająca na oś podwójną nie może przekraczać, jeżeli odległość (d) między osiami wynosi:		
3.2.1	mniej niż 1 m ( $d < 1,0$ )	11 ton	
3.2.2	między 1,0 m a mniej niż 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 ton	
3.2.3	między 1,3 m mniej niż 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ )	18 ton	
3.2.4	1,8 m lub więcej niż ( $1,8 \leq d$ )	20 ton	
3.3	<i>Trzyosiowe przyczepy i naczepy</i> Suma ciężaru na oś przypadająca na oś potrójną nie może przekraczać, jeżeli odległość między (d) między osiami wynosi:		
3.3.1	1,3 m albo mniej ( $d \leq 1,3$ )	21 ton	
3.3.2	ponad 1,3 m i do 1,4 m ( $1,3 < d \leq 1,4$ )	24 tony	
3.4	<i>Oś napędowa</i>		
3.4.1	Oś napędowa pojazdów, określone w ppkt 2.2.1 i 2.2.2	11,5 tony	
3.4.2	Oś napędowa pojazdów, określonych w ppkt 2.2.3, 2.2.4, 2.3 i 2.4	11,5 tony	
3.5	<i>Osie podwójne pojazdów silnikowych</i> Suma ciężarów na oś przypadających na oś podwójną nie może przekraczać, jeżeli odległość (d) między osiami wynosi:		
3.5.1	mniej niż 1 m ( $d < 1,0$ )	11,5 tony	
3.5.2	między 1,0 m i mniej niż 1,3 m ( $1,0 \leq d < 1,3$ )	16 ton	

**▼B**

- 3.5.3 między 1,3 m i mniej niż 1,8 m ( $1,3 \leq d < 1,8$ ) — 18 ton  
— 19 ton
- jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony, a zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze Wspólnoty za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny ciężar na każdą oś nie przekracza 9,5 tony
4. **Pokrewne parametry pojazdów, określonych w art. 1 ust. 1 lit. b)**
- 4.1 *Wszelkie pojazdy*
- Ciężar przenoszony przez oś napędową lub osie napędowe pojazdu lub zestawu pojazdów nie może być niższa niż 25 % rzeczywistej masy całkowitej pojazdu lub zestawu pojazdów, jeżeli poruszają się w ruchu międzynarodowym
- 4.2 *Pociągi drogowo*
- Odległość między tylną osią pojazdu silnikowego a przednią osią przyczepy nie może być mniejsza niż 3,00 m
- 4.3 *Maksymalna dopuszczalna masa w zależności od rozstawu osi*
- Maksymalna dopuszczalna masa w tonach czteroosiowego pojazdu silnikowego nie może przekroczyć pięciokrotności odległości w metrach między osiami najdalszą przednią i najdalszą tylną osią pojazdu
- 4.4 *Naczepy*
- Odległość mierzona poziomo między osiami sworznia zawieszenia piątego koła i jakimkolwiek punktem na przedzie naczepy nie może przekraczać 2,04 m



ZALĄCZNIK II

**WARUNKI RÓWNOWAŻNOŚCI ZAWIESZEŃ NIEPNEUMATYCZNYCH  
I PNEUMATYCZNYCH DLA OSI NAPĘDOWEJ (NAPĘDOWYCH)  
POJAZDU**

1. DEFINICJA ZAWIESZENIA PNEUMATYCZNEGO

Układ zawieszenia uważany jest za pneumatyczny, jeżeli amortyzacja następuje przynajmniej w 75 % za pomocą urządzeń pneumatycznych.

2. RÓWNOWAŻNOŚĆ ZAWIESZEŃ PNEUMATYCZNYCH

Zawieszenie uznawane za równoważne z zawieszeniem pneumatycznym musi spełniać następujące warunki:

- 2.1 Podczas krótkotrwałej swobodnej pionowej oscylacji z niską częstotliwością amortyzowanej masy w pionie ponad osią napędową lub zespołem osi mierzona częstotliwość i tłumienie amortyzacji maksymalnego ciężaru muszą mieścić się w granicach określonych ppkt 2.2-2.5.
- 2.2 Każda oś musi być wyposażona w zawieszenie hydrauliczne. W przypadku osi podwójnych zawieszenie hydrauliczne musi być tak umieszczone, aby oscylacja zespołu osi została zredukowana do wartości minimalnych.
- 2.3 Średni stosunek tłumienia  $D$  musi wynosić ponad 20 % krytycznego tłumienia zawieszenia w normalnym stanie, to znaczy ze sprawnym zawieszeniem hydraulicznym.
- 2.4 Jeżeli zawieszenie hydrauliczne jest wymontowane lub niesprawne, wówczas stosunek tłumienia zawieszenia nie może przekraczać już 50 % średniego stosunku tłumienia  $D$ .
- 2.5 Częstotliwość tłumionej masy na osi lub zespole osi w czasie krótkotrwałej swobodnej pionowej oscylacji nie może przekraczać 2,0 Hz.
- 2.6 Częstotliwość i tłumienie zawieszenia są podane w pkt 3. W pkt 4 ustanowione są procedury kontrolne badania wartości częstotliwości i tłumienia.

3. DEFINICJA CZĘSTOTLIWOŚCI I TŁUMIENIA

W niniejszej definicji należy uwzględnić masę tłumioną  $M$  (kg) na jedną oś napędową lub zespół osi. Oś lub zespół osi wykazuje łączne ciśnienie między powierzchnią drogi a tłumioną masą  $K$  niuton/metr i wskaźnikiem łącznego tłumienia  $C$  niuton/metr i na sekundę (N/ms).  $Z$  oznacza drogę tłumionej masy w kierunku pionowym. Wyrównanie ruchu dla swobodnej oscylacji oznacza:

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

Częstotliwość oscylacji tłumionej masy  $F$  (rad/sec) to:

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

Tłumienie ma wartość krytyczną, jeżeli  $C = C_0$ ,

gdzie

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

Stosunek tłumienia jako ułamek wartości krytycznej to  $C/C_0$ .

**▼ B**

Krótkotrwała swobodna pionowa oscylacja tłumionej masy tworzy krzywą sinusoidalną przedstawioną na rysunku 2. Częstotliwość jest możliwa do ustalenia za pomocą pomiaru czasu potrzebnego dla obserwowalnej we wszystkich cyklach oscylacji. Tłumienie można ustalić za pomocą pomiaru następujących po sobie maksymalnych wartości oscylacji, które występują w tym samym kierunku. Jeżeli maksymalne wartości amplitud pierwszego i drugiego cyklu wynoszą  $A_1$  i  $A_2$ , to stosunek tłumienia wynosi  $D$ .

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

„ln” stanowi przy tym naturalny logarytm stosunku amplitud.

#### 4. PROCEDURA TESTU

W celu ustalenia w teście stosunku tłumienia  $D$ , stosunku tłumienia przy wymontowanym zawieszeniu pneumatycznym oraz częstotliwość  $F$  zawieszenia, obciążony pojazd musi albo:

- a) przejechać z niewielką prędkością ( $5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$ ) przez przeszkodę o wysokości  $80 \text{ mm}$  w profilu przedstawionym na rysunku 1; krótkotrwałą oscylację należy badać pod względem częstotliwości i tłumienia, którą można ustalić ponownie, zjeżdżając kołami z progu taśmy bieżnej;

lub

- b) rama pojazdu zostanie obniżona, tak że ciężar osi napędowej wynosi półtorej maksymalnej wartości statycznej. Następnie zostaje gwałtownie wstrzymana działająca na pojazd siła ciągu i ustalona zostanie wynika stąd oscylacja;

lub

- c) rama pojazdu zostanie podniesiona, tak że tłumiona masa zostanie podwyższona o  $80 \text{ mm}$  ponad oś napędową. Podniesiony pojazd jest gwałtownie opuszczany i ustalona zostaje wynika stąd oscylacja;

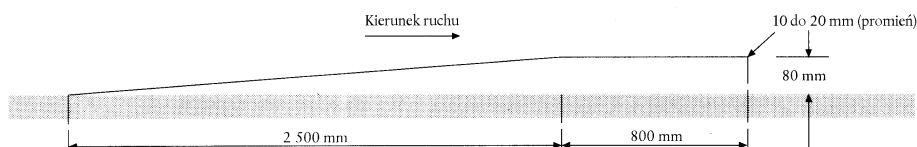
lub

- d) przeprowadzone zostaną inne procedury, o ile producent w dostateczny sposób wykaże przed właściwymi służbami nadzoru technicznego ich równoważność.

Pojazd należy wyposażyć w przetwornik rejestrujący przesunięcie pionowe, znajdujący się między osią napędową a ramą, bezpośrednio ponad osią napędową. Poprzez pomiar maksymalnych wartości kompresji możliwe staje się z jednej strony ustalenie częstotliwości  $F$  i z drugiej strony stosunku amplitud, a tym samym tłumienie. W przypadku podwójnych osi napędowych przetwornik rejestrujący przesunięcie pionowe należy umieścić między każdą z osi napędowych a ramą nad tymi osiami.

Rysunek 1

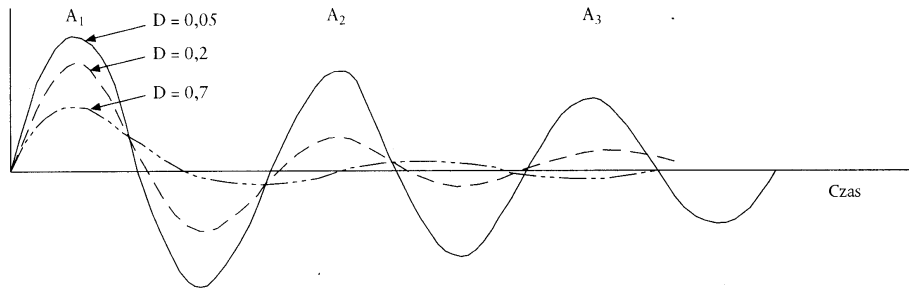
#### Przeszkoda do testów zawieszenia





**▼B**

Rysunek 2

**Reakcja krótkotrwałego tłumienia**



## ZAŁĄCZNIK III

TABLICA ODNOŚZĄCA SIĘ DO WYMIARÓW OKREŚLONYCH  
W ART. 6 UST. 1 LIT. A)

- I. Tablica odnosząca się do wymiarów, umieszczona jak najbliżej tablicy określonej w dyrektywie 76/114/EWG, musi zawierać następujące dane:
1. nazwę producenta <sup>(1)</sup>;
  2. numer identyfikacyjny pojazdu <sup>(1)</sup>;
  3. długość (L) pojazdu silnikowego, przyczepy lub naczepy;
  4. szerokość (W) pojazdu silnikowego, przyczepy lub naczepy;
  5. dane dotyczące pomiarów długości zestawów pojazdów:
    - odległość (a) między przodem pojazdu silnikowego a środkowym punktem zespołu ciągnącego (hak lub połączenie siodłowe); w przypadku połączenia siodłowego z kilkoma punktami ciągnięcia należy podawać wartości minimalne i maksymalne ( $a_{\min}$  i  $a_{\max}$ ),
    - odległość (b) między środkowym punktem zespołu ciągnącego przyczepy (połączenie siodłowe) lub naczepy (sworzeń) a tyłem przyczepy lub naczepy; w przypadku połączenia siodłowego z kilkoma punktami ciągnięcia należy podawać wartości minimalne i maksymalne ( $b_{\min}$  i  $b_{\max}$ );
- Długość zespołu pojazdów jest długością, która jest mierzona, jeżeli pojazd silnikowy i przyczepa względnie naczepa znajdują się w linii prostej.
- II. Wartości podane w dowodzie zgodności muszą dokładnie odpowiadać pomiarom przeprowadzonym bezpośrednio na pojeździe.

<sup>(1)</sup> Dane te nie muszą być powtarzane, jeżeli pojazd jest wyposażony w jedną tylko tablicę, na której zgromadzone zostały dane dotyczące ciężarów i parametrów.

**▼B**

## ZAŁĄCZNIK IV

## CZĘŚĆ A

## DYREKTYWY UCHYLONE

(o których mowa w art. 10)

- Dyrektywa 85/3/EWG w sprawie ciężarów, wymiarów i niektórych innych parametrów technicznych określonych pojazdów drogowych i jej późniejsze zmiany:
  - dyrektywa 86/360/EWG
  - dyrektywa 88/218/EWG
  - dyrektywa 89/338/EWG
  - dyrektywa 89/460/EWG
  - dyrektywa 89/461/EWG
  - dyrektywa 91/60/EWG
  - dyrektywa 92/7/EWG
- dyrektywa 86/364/EWG odnosząca się do dowodu zgodności pojazdów z dyrektywą 85/3/EWG w sprawie ciężarów, wymiarów i niektórych innych parametrów technicznych określonych pojazdów drogowych.

## CZĘŚĆ B

<i>Dyrektywa</i>	<i>Termin transpozycji</i>
85/3/EWG (Dz.U. L 2 z 3.1.1985, str. 14)	1 lipca 1986 r. 1 stycznia 1990 r.
86/360/EWG (Dz.U. L 217 z 5.8.1986, str. 19)	1 stycznia 1992 r.
86/364/EWG (Dz.U. L 221 z 7.8.1986, str. 48)	29 lipca 1987 r.
88/218/EWG (Dz.U. L 98 z 15.4.1988, str. 48)	1 stycznia 1989 r.
89/338/EWG (Dz.U. L 142 z 25.5.1989, str. 3)	1 lipca 1991 r.
89/460/EWG (Dz.U. L 226 z 3.8.1989, str. 5)	1 stycznia 1993 r.
89/461/EWG (Dz.U. L 226 z 3.8.1989, str. 7)	1 stycznia 1991 r.
91/60/EWG (Dz.U. L 37 z 9.2.1991, str. 37)	30 września 1991 r.
92/7/EWG (Dz.U. L 57 z 2.3.1992, str. 29)	31 grudnia 1992 r.

## ZAŁĄCZNIK V

TABELA KORELACJI

Niniejsza dyrektywa	85/3/EWG	86/360/EWG	86/364/EWG	88/218/EWG	89/338/EWG	89/460/EWG	89/461/EWG	91/60/EWG	92/7/EWG
art. 1 ust. 1	art. 1 ust. 1								
art. 1 ust. 1 lit. a)	—								
art. 1 ust. 1 lit. b)	art. 1 ust. 1 lit. b)								
art. 1 ust. 2	art. 1 ust. 2								
art. 2 tiret pierwsze do czwarte oraz szóste do dziesiąte					art. 1 ust. 2				
art. 2 tiret piąte, jedenaste i dwunaste	—								
art. 2 akapit ostatni	—								
art. 3 ust. 1	—								
art. 3 ust. 1 lit. a) i b)	art. 3 ust. 1 lit. a) i b)								
art. 3 ust. 2	art. 3 ust. 2								
art. 3 ust. 3	—								

## ▼B

Niniejsza dyrektywa	85/3/EWG	86/360/EWG	86/364/EWG	88/218/EWG	89/338/EWG	89/460/EWG	89/461/EWG	91/60/EWG	92/7/EWG
art. 4	—								
art. 5 lit. a)							art. 1 ust. 1		
art. 5 lit. b)								art. 1 ust. 1	
art. 6 ust. 1-4			art. 1 ust. 1-4						
art. 6 ust. 5-6			art. 2 ust. 1-2						
art. 7	art. 6								
art. 8						art. 1			
art. 9-12	—								
art. 13	art. 9								
załącznik 1	załącznik 1								
pkt 1	pkt 1								
ppkt 1.1 tiret pierwsze-trzecie i piąte								art. 1 ust. 2	
pkt 1, tiret czwarte	—								
ppkt 1.2 lit. a)	—								
ppkt 1.2 lit. b)	—								

## ▼B

Niniejsza dyrektywa	85/3/EWG	86/360/EWG	86/364/EWG	88/218/EWG	89/338/EWG	89/460/EWG	89/461/EWG	91/60/EWG	92/7/EWG
Ppkt 1.3-1.5	ppkt. 1.3-1.5								
pkt 1.6							art. 1 ust. 3		
pkt 1.7								art. 1 ust. 3	
pkt 1.8	—								
pkt 2-2.2.1 lit. b)	pkt. 2-2.2.1 lit. b)								
ppkt. 2.2.2 lit. a)-c)	ppkt. 2.2.2 lit. a)-c)								
ppkt 2.2.3 ppkt 2.2.4.1					art. 1 ust. 5 lit. b)				
ppkt 2.2.4.2									art. 1 ust.1 lit. a)
ppkt 2.3-2.3.1					art. 1 ust. 5 pkt c)				
ppkt 2.3.2-2.3.3									art. 1 ust. 1 lit. b)-c)
ppkt 2.4					art. 1 ust. 5 lit. c)				
pkt 3-3.3.2	pkt 3-3.3.2								

## ▼B

Niniejsza dyrektywa	85/3/EWG	86/360/EWG	86/364/EWG	88/218/EWG	89/338/EWG	89/460/EWG	89/461/EWG	91/60/EWG	92/7/EWG
ppkt 3.4-3.4.1		art. 1 ust. 3							
ppkt 3.4.2-3.5.2					art. 1 ust. 5 lit. d)				
ppkt 3.5.3									art. 1 ust. 1 lit. d)
pkt 4-4.2	pkt. 4-4.2								
ppkt 4.3					art. 1 ust. 5 lit. e)				
ppkt 4.4							art. 1 ust. 4		
załącznik II									załącznik III
załącznik III			Załącznik						