

Bruksela, 13 grudnia 2021 r.
(OR. en)

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0400 (COD)

14949/21
ADD 1

CODIF 34
CODEC 1635
TRANS 751

WNIOSEK

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Do: Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2021) 769 final

Dotyczy: ZAŁĄCZNIKI do Wniosku dotyczącego DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Unii maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (tekst jednolity)

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2021) 769 final – Annexes I to V.

Zał.: COM(2021) 769 final – Annexes I to V.

Bruksela, dnia 7.12.2021 r.
COM(2021) 769 final

ANNEXES 1 to 5

ZAŁĄCZNIKI

do

Wniosek

DYREKTYWA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Unii maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (tekst jednolity)

- ↓ 96/53 (dostosowany)
 →₁ 2002/7 art. 1 pkt 7 lit. a)
 →₂ 2015/719 art. 1 pkt 9 lit. a)
 →₃ 2015/719 art. 1 pkt 9 lit. b)
 →₄ 2002/7 art. 1 pkt 7 lit. b)
 →₅ 2002/7 art. 1 pkt 7 lit. c)
 →₆ 2019/1242 art. 20 pkt 3 lit. a)
 →₇ 2015/719 art. 1 pkt 9 lit. c)
 →₈ 2015/719 art. 1 pkt 9 lit. d)
 →₉ 2015/719 art. 1 pkt 9 lit. e)
 →₁₀ 2019/1242 art. 20 pkt 3 lit. b)
 →₁₁ 2015/719 art. 1 pkt 9 lit. f)
 →₁₂ 2015/719 art. 1 pkt 9 lit. g)

ZAŁĄCZNIK I

MAKSYMALNE ☒ MASY ☒ I WYMIARY ORAZ PODOBNE PARAMETRY POJAZDÓW

1.	<i>Maksymalne dopuszczalne wymiary pojazdów, ☒ o których mowa ☒ w art. 1 ust. 1 lit. a)</i>	
→ ₁ 1.1 ←	→ ₁ <i>Maksymalna długość</i> ←	
	→ ₁ — pojazd silnikowy inny niż autobus ←	→ ₁ 12,00 m ←
	→ ₁ — przyczepa ←	→ ₁ 12,00 m ←
	→ ₁ — pojazd przegubowy ←	→ ₁ 16,50 m ←
	→ ₁ — pociąg drogowy ←	→ ₁ 18,75 m ←
	→ ₁ — autobus przegubowy ←	→ ₁ 18,75 m ←
	→ ₁ — autobus dwuosiowy ←	→ ₁ 13,50 m ←
	→ ₁ — autobus o więcej niż dwu osiach ←	→ ₁ 15,00 m ←
	→ ₁ — autobus + przyczepa ←	→ ₁ 18,75 m ←
1.2	<i>Maksymalna szerokość</i>	
	→ ₂ a) wszystkie pojazdy z wyjątkiem ☒ elementów ☒, o których mowa w lit. b) ←	→ ₂ 2,55 m ←
	→ ₃ b) nadbudówki pojazdów chłodni lub kontenerów chłodniczych bądź chłodniczych nadwozi wymiennych przewożonych przez pojazdy ←	→ ₃ 2,60 m ←
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, 1.8, 1.9, 1.10 oraz 4.4.	
→ ₄ 1.5 ←	→ ₄ Jeśli do autobusu przymocowane są jakiegokolwiek zdejmowane przystawki, takie jak pojemniki na narty, to jego długość łącznie z przystawkami nie może przekraczać maksymalnej długości ☒ określonej ☒ w ppkt 1.1. ←	
1.6	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.	
→ ₅ 1.7 ←	→ ₅ <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 1.6, żadna z jego części nie może odchylić się od tej pionowej płaszczyzny o więcej niż 0,60 m. ←	
1.8	Maksymalna odległość między osiami sworznia zawieszenia piątego koła a tyłem naczepy.	12,00 m
1.9	Maksymalna odległość mierzona równoległe 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
1.10	Maksymalna odległość mierzona równoległe do osi podłużnej pociągu drogowego od skrajnego punktu części ładunkowej za kabiną do najdalszego zewnętrznego punktu przyczepy zestawu.	16,40 m
2.	<i>Maksymalna dopuszczalna masa pojazdu (w tonach)</i>	
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) trzyosiowe pojazdy silnikowe z przyczepami ☒ dwu-lub ☒ trzyosiowymi	40 ton
	→ ₆ W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym lub pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w niniejszej sekcji zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliwa alternatywnego lub technologii bezemisyjnej wynoszącą ☒ odpowiednio ☒ maksymalnie 1 tonę i maksymalnie 2 tony. ←	
2.2.2	Pojazdy przegubowe pięcio- lub sześćoosiowe	
	a) pojazdy silnikowe dwuosiowe z naczepami trzyosiowymi	40 ton
	b) trzyosiowe pojazdy silnikowe z naczepami dwu- lub trzyosiowymi	40 ton
	→ ₇ c) dwuosiowe 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 ←	→ ₇ 42 tony ←
	→ ₈ 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 ←	→ ₈ 44 tony ←
	→ ₆ W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym lub pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w niniejszej sekcji zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliwa alternatywnego lub technologii bezemisyjnej wynoszącą ☒ odpowiednio ☒ maksymalnie 1 tonę i maksymalnie 2 tony. ←	
2.2.3	Czteroosiowe pociągi drogowe składające się z dwuosiowego pojazdu silnikowego i przyczepy dwuosiowej → ₆ W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym lub pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w niniejszej sekcji zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliwa alternatywnego lub technologii bezemisyjnej wynoszącą ☒ odpowiednio ☒ maksymalnie 1 tonę i maksymalnie 2 tony. ←	36 ton
2.2.4	Pojazdy przegubowe czteroosiowe składające się z dwuosiowego pojazdu silnikowego i jednej dwuosiowej	

	☒ naczepy ☒, 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 ☒ Unii ☒ za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II
	→ ₆ W przypadku zespołów pojazdów, w tym pojazdów napędzanych paliwem alternatywnym lub pojazdów bezemisyjnych, maksymalne dopuszczalne masy przewidziane w niniejszej sekcji zwiększa się odpowiednio o dodatkową masę z racji technologii paliwa alternatywnego lub technologii bezemisyjnej wynoszącą ☒ odpowiednio ☒ maksymalnie 1 tonę i maksymalnie 2 tony. ←	
2.3	<i>Pojazdy silnikowe</i>	
→ ₉ 2.3.1 ←	→ ₉ Dwuosiove pojazdy silnikowe inne niż autobusy: Dwuosiove 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 Pojazdy bezemisyjne: maksymalną dopuszczalną masę 18 ton zwiększa się o dodatkową masę wymaganą z racji technologii bezemisyjnych wynoszącą maksymalnie 2 tony.	→ ₉ 18 tony ←

	<p>Autobusy dwuosiove:</p> <p>→₁₀ Pojazdy bezemisyjne: maksymalną dopuszczalną masę 18 ton zwiększa się o dodatkową masę wymaganą z racji technologii bezemisyjnych wynoszącą maksymalnie 2 tony. ← ←</p>	<p>→₉ 19,5 tony ←</p>
<p>→₁₁ 2.3.2 ←</p>	<p>→₁₁ Trójosiowe pojazdy silnikowe ←</p> <p>⊗ 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 maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,5 tony, jest powiększona o dodatkową masę wymaganą z racji technologii paliw alternatywnych o maksymalnie 1 tonę. ⊗</p> <p>⊗ Trójosiowe pojazdy bezemisyjne: maksymalną dopuszczalną masę 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 maksymalny nacisk każdej osi nie przekracza 9,5 tony, zwiększa się o dodatkową masę wymaganą z racji technologii bezemisyjnych wynoszącą maksymalnie 2 tony. ⊗</p>	<p>→₁₁ ⊗ 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</p> <p>⊗ maksymalny nacisk ⊗ każdej osi nie przekracza 9,5 tony ←</p>
<p>2.3.3</p>	<p>Czterosiowe pojazdy silnikowe z dwoma osiami połączonymi z układem kierowniczym</p>	<p>— 32 tony</p> <p>jeżeli oś napędowa jest wyposażona w podwójne opony, a zawieszenie pneumatyczne lub zawieszenie uznane na obszarze ⊗ Unii ⊗ za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest</p>

		wyposażona w podwójne opony, a maksymalny <input checked="" type="checkbox"/> nacisk osi <input checked="" type="checkbox"/> nie przekracza 9,5 tony
→ ₁₂ 2.4 ←	→ ₁₂ Trójosiowe autobusy przegubowe ← <input checked="" type="checkbox"/> 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. <input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Trójosiowe autobusy przegubowe będące pojazdami bezemisyjnymi: maksymalną dopuszczalną masę 28 ton zwiększa się o dodatkową masę wymaganą z racji technologii bezemisyjnych wynoszącą maksymalnie 2 tony. <input checked="" type="checkbox"/>	→ ₁₂ 28 ton ←
3.	<i>Maksymalny dopuszczalny <input checked="" type="checkbox"/> nacisk osi <input checked="" type="checkbox"/> pojazdów, o których mowa w art. 1 ust. 1 lit b) (w tonach)</i>	
3.1	<i>Jednoosiowe</i> Pojedyncze osie nienapędowe	10 ton
3.2	<i>Podwójne osie przyczep i naczep</i> Suma <input checked="" type="checkbox"/> nacisku osi <input checked="" type="checkbox"/> 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 <input checked="" type="checkbox"/> nacisku osi <input checked="" type="checkbox"/> 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, o których mowa 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	11,5 tony

	2.4	
3.5	<i>Osie podwójne pojazdów silnikowych</i> Suma \otimes nacisku osi $\langle \otimes \rangle$ przypadająca 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
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 \otimes Unii $\langle \otimes \rangle$ za równoważne, jak zdefiniowano w załączniku II, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w podwójne opony, a maksymalny \otimes nacisk osi $\langle \otimes \rangle$ nie przekracza 9,5 tony
4.	<i>Pokrewne parametry pojazdów, o których mowa w art. 1 ust. 1 lit. b)</i>	
4.1	<i>Wszelkie pojazdy</i> 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	<i>Pociągi drogowe</i> Odległość między tylną osią pojazdu silnikowego a przednią osią przyczepy nie może być mniejsza niż 3,00 m	
4.3	<i>Maksymalna dopuszczalna masa w zależności od rozstawu osi</i>	

	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	<i>Naczepy</i> Odległość mierzona poziomo między osiami sworznia zawieszenia piątego koła i jakimkolwiek punktem na przedzie naczepy nie może przekraczać 2,04 m.	

ZAŁĄCZNIK 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 \otimes maksymalnej masy \otimes 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 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. \otimes Równanie \otimes ruchu dla

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

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 $\frac{C}{C_0}$.

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 .

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

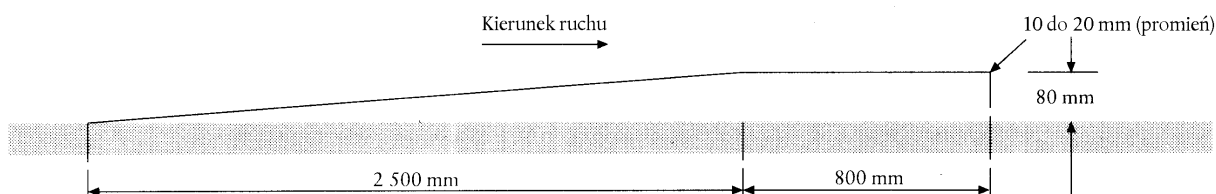
„ln” stanowi przy tym naturalny logarytm stosunku amplitud.

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:

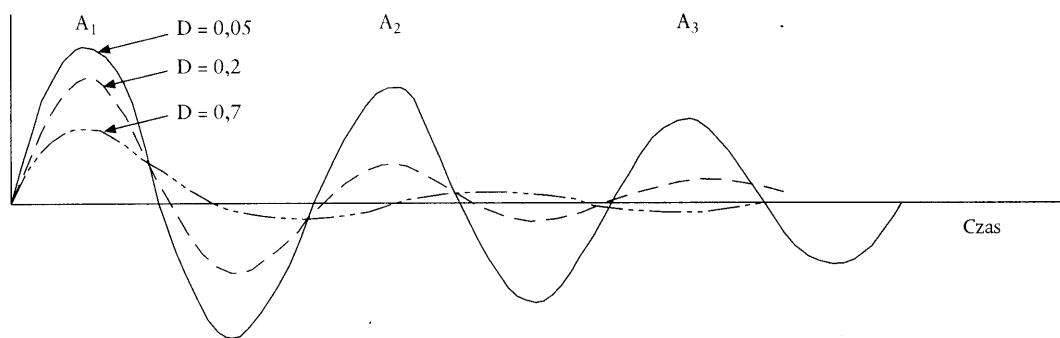
- a) przejechać z niewielką prędkością ($5 \text{ km/h} \pm 1 \text{ km/h}$) przez przeszkodę o wysokości 80 mm w profilu przedstawionym na rysunku 1; krótkotrwałą oscylację należy badać pod względem częstotliwości i tłumienia, którą można ustalić ponownie, zjeżdżając kołami z progu taśmy bieżnej;
lub
- b) rama pojazdu zostanie obniżona, tak że \boxtimes nacisk \boxtimes osi napędowej wynosi półtorej maksymalnej wartości statycznej. Następnie zostaje gwałtownie wstrzymana działająca na pojazd siła ciągu i ustalona zostanie wynikła stąd oscylacja;
lub
- c) rama pojazdu zostanie podniesiona, tak że tłumiona masa zostanie podwyższona o 80 mm ponad oś napędową. Podniesiony pojazd jest gwałtownie opuszczany i ustalona zostaje wynikła 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



Rysunek 2

Reakcja krótkotrwałego tłumienia

ZAŁĄCZNIK III

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

- I. Tablica odnosząca się do wymiarów, umieszczona jak najbliżej tablicy określonej w rozporządzeniu (UE) nr 19/2011, zawiera następujące dane:
1. nazwę producenta ¹ .
 2. numer identyfikacyjny pojazdu ² .
 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.

¹ Dane te nie muszą być powtarzane, jeżeli pojazd jest wyposażony w jedną tylko tablicę, na której zgromadzone zostały dane dotyczące mas i parametrów.

² Dane te nie muszą być powtarzane, jeżeli pojazd jest wyposażony w jedną tylko tablicę, na której zgromadzone zostały dane dotyczące mas i parametrów.



ZAŁĄCZNIK IV

Część A

Uchylona dyrektywa wraz z jej kolejnymi zmianami (o których mowa w art. 20)

Dyrektywę Rady 96/53/WE
(Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59)

Dyrektywa 2002/7/WE
Parlamentu Europejskiego i Rady
(Dz.U. L 67 z 9.3.2002, s. 47)

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego
i Rady (UE) 2015/719
(Dz.U. L 115 z 6.5.2015, s. 1)

Decyzja Parlamentu Europejskiego
i Rady (UE) 2019/984
(Dz.U. L 164 z 20.6.2019, s. 30)

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242
(Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202) wyłącznie art. 20

Część B

Terminy transpozycji do prawa krajowego (o których mowa w art. 20)

Dyrektywa	Data transpozycji
96/53/WE	17 września 1997
2002/7/WE	9 marca 2004
(UE) 2015/719	7 maja 2017

ZAŁĄCZNIK V

TABELA KORELACJI

Dyrektywa 96/53/WE	Niniejsza Dyrektywa
Artykuł 1	Artykuł 1
Artykuł 2, wyrażenie wprowadzające	Artykuł 2, wyrażenie wprowadzające
Artykuł 2, tiret pierwsze	Artykuł 2, punkt 1
Artykuł 2, tiret drugie	Artykuł 2, punkt 2
Artykuł 2, tiret trzecie	Artykuł 2, punkt 3
Artykuł 2, tiret czwarte, wyrażenie wprowadzające	Artykuł 2, punkt 4, wyrażenie wprowadzające
Artykuł 2, tiret czwarte, podtiret pierwsze	Artykuł 2, punkt 4(a)
Artykuł 2, tiret czwarte, podtiret drugie	Artykuł 2, punkt 4(b)
Artykuł 2, tiret piąte	Artykuł 2, punkt 5
Artykuł 2, tiret szóste	Artykuł 2, punkt 6
Artykuł 2, tiret siódme	Artykuł 2, punkt 7
Artykuł 2, tiret ósme	Artykuł 2, punkt 8
Artykuł 2, tiret dziewiąte	Artykuł 2, punkt 9
Artykuł 2, tiret dziesiąte	Artykuł 2, punkt 10
Artykuł 2, tiret jedenaste	Artykuł 2, punkt 11
Artykuł 2, tiret dwunaste	Artykuł 2, punkt 12
Artykuł 2, tiret trzynaste	Artykuł 2, punkt 13
Artykuł 2, tiret czternaste	Artykuł 2, punkt 14
Artykuł 2, tiret piętnaste	Artykuł 2, punkt 15
Artykuł 2, tiret szesnaste	Artykuł 2, punkt 16
Artykuł 2, tiret siedemnaste	Artykuł 2, punkt 17
Artykuł 3	Artykuł 3
Artykuł 4 ust. 1 do 5	Artykuł 4 ust. 1 do 5

Artykuł 4 ust. 7	–
Artykuł 5	Artykuł 5
Artykuł 6 ust. 1, 2 i 3	Artykuł 6 ust. 1, 2 i 3
Artykuł 6 ust. 4, wyrażenie wprowadzające	Artykuł 6 ust. 4, wyrażenie wprowadzające
Artykuł 6 ust. 4, tiret pierwsze	Artykuł 6 ust. 4 lit. a)
Artykuł 6 ust. 4, tiret drugie	Artykuł 6 ust. 4 lit. b)
Artykuł 6 ust. 5 i 6	Artykuł 6 ust. 5 i 6
Artykuł 7	Artykuł 7
Artykuł 8b ust. 1	Artykuł 8 ust. 1
Artykuł 8b ust. 2, akapit pierwszy	Artykuł 8 ust. 2
Artykuł 8b ust. 2, akapit drugi i trzeci	–
Artykuł 8b ust. 3 i 4	Artykuł 8 ust. 3 i 4
Artykuł 8b ust. 5	–
Artykuł 9a ust. 1	Artykuł 9 ust. 1
Artykuł 9a ust. 2, akapit pierwszy	Artykuł 9 ust. 2
Artykuł 9a ust. 2, akapit drugi	–
Artykuł 9a ust. 3	–
Artykuł 10	Artykuł 20
Artykuł 10b	Artykuł 10
Artykuł 10c	Artykuł 11
Artykuł 10d	Artykuł 12
Artykuł 10e	Artykuł 13
Artykuł 10f	Artykuł 14
Article 10g	Article 15
Artykuł 10h ust. 1, 2 i 3	Artykuł 16 ust. 1, 2 i 3
–	Artykuł 16 ust. 4
Artykuł 10h ust. 4	Artykuł 16 ust. 5

Artykuł 10h ust. 5

Artykuł 10i

Artykuł 10j

Artykuł 11

Artykuł 12

Artykuł 13

Załącznik I

Załącznik II

Załącznik III

Załącznik IV

Załącznik V

Artykuł 16 ust. 6

Artykuł 17

Artykuł 18

Artykuł 19

Artykuł 21

Artykuł 22

Załącznik I

Załącznik II

Załącznik III

Załącznik IV

Załącznik V