

Rozporządzenie dotyczące maksymalnej szerokości, długości, wysokości, ciężaru i nacisku na osie pojazdów¹⁾

Na mocy art. 51 ust. 8, art. 68 ust. 1, art. 84 ust. 1, art. 85 ust. 1 i art. 118 ust. 12 zdanie pierwsze i art. 14 ustawy o ruchu drogowym, por. ujednoliconą ustawę nr 168 z dnia 14 lutego 2023 r., w drodze upoważnienia na podstawie art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 664 z dnia 30 maja 2023 r. w sprawie zadań, uprawnień i prawa do odwołania się duńskiego Urzędu Ruchu Drogowego:

Rozdział 1

Zakres i definicje

Zakres stosowania

Artykuł 1 Niniejsze rozporządzenie określa zasady dotyczące maksymalnej szerokości, długości, wysokości, masy i nacisku na osie pojazdów z ładunkiem, jak i bez ładunku.

(2) W odniesieniu do transportu ładunków niepodzielnych, co skutkuje nieprzestrzeganiem jednej lub kilku z zasad określonych w niniejszym rozporządzeniu, i które są wykonywane przez pojazdy, w tym naczepy niskopodwoziowych i zespoły pojazdów, odnosi się do zasad określonych w rozporządzeniu w sprawie transportu specjalnego. Dotyczy to również jazdy z naczepami niskopodwoziowymi bez ładunku, dźwigami samojezdnymi i dużymi urządzeniami ciągniętymi.

(3) W odniesieniu do transportu ładunków niepodzielnych, wykonywanego przez samochody ciężarowe spełniające wymogi dotyczące wydłużonych kabin określonych w rozporządzeniu Komisji Europejskiej (UE) nr 1230/2012, w przypadku gdy długość przekracza 12 m, por. art. 8 ust. 1, i gdy przekroczenie jest spowodowane wyłącznie wystającymi ładunkami, należy odnieść się do zasad określonych w rozporządzeniu w sprawie transportu specjalnego.

(4) W odniesieniu do transportu ładunków niepodzielnych, realizowanego przez samochody ciężarowe z naczepami, które spełniają wymogi dotyczące wydłużonych kabin określonych w rozporządzeniu Komisji Europejskiej (UE) nr 1230/2012, w przypadku gdy długość przekracza 17,88 m, por. art. 10 ust. 1, i gdy przekroczenie jest spowodowane wyłącznie wystającymi ładunkami, należy odnieść się do zasad określonych w rozporządzeniu w sprawie transportu specjalnego.

¹ Rozporządzenie to zawiera przepisy transponujące części dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się we Wspólnocie 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), zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. ustanawiającym normy emisji CO₂ dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniającym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 595/2009 i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz.U. L 198 z 25.7.2019, s. 202), decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/984 z dnia 5 czerwca 2019 r. zmieniającą dyrektywę Rady 96/53/WE w odniesieniu do terminu wprowadzenia w życie przepisów szczególnych dotyczących maksymalnej długości kabin zapewniających lepszą charakterystykę aerodynamiczną, efektywność energetyczną i bezpieczeństwo (Dz.U. L 164 z 20.6.2019, s. 30) oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniającą dyrektywę Rady 96/53/WE ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się we Wspólnocie 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). Niniejsze rozporządzenie zawiera przepisy, których projekt został zgłoszony zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/1535 ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (tekst jednolity).

(5) W odniesieniu do transportu ładunków niepodzielnych, wykonywanego przez zespoły pojazdów inne niż samochody osobowe i naczepy, które spełniają wymogi dotyczące wydłużonych kabin określonych w rozporządzeniu Komisji Europejskiej (UE) nr 1230/2012, w przypadku gdy długość przekracza 18,75 m, por. art. 11 ust. 1, i gdy przekroczenie jest spowodowane wyłącznie wystającymi ładunkami, należy odnieść się do zasad określonych w rozporządzeniu w sprawie transportu specjalnego.

Definicje

Artykuł 2 Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1) „paliwa alternatywne” oznaczają paliwa lub źródła energii, które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut źródeł ropy naftowej w dostawach energii dla transportu i które mogą przyczynić się do obniżenia emisyjności i poprawy efektywności środowiskowej sektora transportu. Paliwa alternatywne wymieniono w załączniku 1.

2) „pojazd napędzany paliwem alternatywnym” oznacza pojazd silnikowy homologowany zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE i zasilany w całości lub w części paliwem alternatywnym wymienionym w załączniku 1.

3) „pojazd bezemisyjny” oznacza bezemisyjny pojazd ciężki zdefiniowany w art. 3 pkt 11 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 2019/1242.

4) „transport intermodalny” oznacza

a) transport kombinowany, por. art. 1 dyrektywy Rady 92/106/EWG, jednego lub więcej kontenerów lub nadwozi wymiennych o łącznej długości do 45 stóp.

b) transport drogą wodną co najmniej jednego kontenera lub nadwozia wymiennego o całkowitej długości do 45 stóp, pod warunkiem że odległość przebyta drogą lądową jako pierwszy lub ostatni etap podróży nie przekracza 150 km na terytorium Unii. Odległość 150 km może zostać przekroczona w celu dotarcia do najbliższego odpowiedniego terminalu transportowego dla planowanych usług, w następujących przypadkach:

i) zespoły pojazdów składające się z dwuosobowego samochodu połączonego z naczepą trójosiową lub zespołami pojazdów składającymi się z trzyosobowego samochodu ciężarowego i naczepy dwu- lub trzyosobowej o rzeczywistej masie całkowitej do 40 000 kg.

ii) zespoły pojazdów składające się z dwuosobowego samochodu z naczepą trójosiową przewożącą, w przypadku transportu intermodalnego, jeden lub więcej kontenerów lub co najmniej jednego nadwozia wymiennego o łącznej długości do 45 stóp i rzeczywistej masie całkowitej do 42 000 kg, lub zespoły pojazdów składające się z samochodu trójosiowego z naczepą dwu- lub trzyosobową przewożącą, w przypadku transportu intermodalnego, co najmniej jeden kontener lub jeden lub więcej nadwozi wymiennych o łącznej długości do 45 stóp i o rzeczywistej masie całkowitej do 44 000 kg, jeżeli takie długości są dozwolone przez właściwe państwo członkowskie.

iii) W przypadku transportu intermodalnego najbliższy odpowiedni terminal transportowy świadczący usługę może znajdować się w państwie członkowskim innym niż to, w którym przesyłka została załadowana lub rozładowana.

5) „spedytor” oznacza osobę prawną lub osobę fizyczną lub prawną wymienioną na konosamencie lub równoważnym dokumencie przewozowym, takim jak konosament bezpośredni, jako nadawca i/lub w imieniu lub na rzecz której zawarto umowę przewozu z przewoźnikiem.

6) „zabudowy pojazdów klimatyzowanych” oznaczają stałą lub ruchomą zabudowę specjalnie przystosowaną do transportu towarów w kontrolowanej temperaturze, której grubość ścian bocznych, łącznie z izolacją, wynosi co najmniej 45 mm.

7) „zawieszenie przyjazne dla drogi” oznacza zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, jak określono w załączniku II do dyrektywy 96/53/WE.

8) „ruch międzynarodowy” oznacza przewozy, które odbywają się zarówno w Danii, jak i w innym kraju. Uważa się jednak, że cały zestaw z naczepą znajduje się w ruchu międzynarodowym, jeżeli znajduje się w nim sama naczepa.

9) „urządzenie aerodynamiczne” oznacza urządzenie lub wyposażenie z tyłu pojazdu, zaprojektowane w celu zmniejszenia oporu i zgodne z wymogami załącznika 1 do rozporządzenia Komisji Europejskiej (UE) nr 1230/2012.

Rozdział 2

Szerokość pojazdu

Artykuł 3 Pojazd nie może mieć szerokości przekraczającej 2,55 m, z zastrzeżeniem art. 4.

(2) Jednakże szerokość przyczepy połączonej z motocyklem nie może przekraczać 1,30 m.

(3) Na trójkołowym motorowerze towarowym ładunki nie mogą wystawać poza boki platformy ładunkowej.

(4) Ponadto przyczepa, która jest połączona z samochodem i podlega rejestracji nie może przekraczać szerokości pojazdu ciągnącego o więcej niż 0,35 m z każdej strony.

(5) Prowadzenie pojazdu, który został zaprojektowany do pracy w pozycji roboczej i pozycji transportowej w celu umożliwienia demontażu lub schowania wystających części, może odbywać się wyłącznie, kiedy te części znajdują się w pozycji transportowej.

(6) Przepis ust. 5 nie ma jednak zastosowania

1) do skrzyżowania lub przejścia na drodze lub tym podobnych, jeżeli droga jest używana tylko w nieznacznym stopniu; lub

2) do jazdy po drodze, gdy pojazd wykonuje funkcję roboczą.

Artykuł 4 Podczas jazdy z luźno załadowanym sianem, słomą lub niewymłóconymi nasionami lub z maszyną silnikową, narzędziem roboczym lub urządzeniem ciągniętym specjalnie zaprojektowanymi do prac rolniczych, leśnych lub drogowych, szerokość zarówno pojazdu ciągnącego, jak i przyczepy może przekraczać 2,55 m. Jednak szerokość może przekraczać 3,30 m tylko w przypadku jazdy między polem a gospodarstwem rolnym, między nieruchomościami, które wspólnie posiadają ciągnięty obiekt, lub między parkiem maszyn rolniczych a klientem. Zasady określone w art. 3 ust. 5 i 6 stosuje się odpowiednio do prowadzenia pojazdów, o których mowa w zdaniach pierwszym i drugim.

(2) Ciągniki i przyczepy ciągnikowe mogą mieć szerokość do 3,00 m, jeżeli szerokość 2,55 m przekracza wyłącznie mocowanie kół i osłony kół. Taki ciągnik lub przyczepa ciągnikowa może być używana wyłącznie do jazdy między polem a gospodarstwem rolnym, między nieruchomościami, które wspólnie posiadają pojazdy, lub między parkiem maszyn rolniczych a klientem. Ciągnik i przyczepa ciągnikowa mogą być również prowadzone do i z badania technicznego.

(3) Policja może zakazać prowadzenia pojazdu, o którym mowa w ust. 1 i 2, jeżeli jest to uzasadnione szczególnymi okolicznościami.

(4) Zabudowy pojazdów klimatyzowanych mogą mieć szerokość do 2,60 m.

(5) Pług śnieżny może mieć szerokość do 3,50 m. Pojazd, na którym zamontowany jest pług śnieżny, musi być oznakowany zgodnie z rozporządzeniem w sprawie szczegółowych przepisów dotyczących osprzętu i wyposażenia pojazdu.

(6) Służby ratunkowe mogą przewozić łódź ratunkową o szerokości do 3,30 m na przyczepie, która jest połączona z pojazdem terenowym, nawet jeżeli nie spełniono wymogów art. 3 ust. 4.

(7) Ciągniki i urządzenia silnikowe mogą ciągnąć niezaladowane przyczepy ciągnikowe o szerokości do 3,30 m zaprojektowane jako zbiorniki buforowe między polami i gospodarstwami.

Artykuł 5 Samochód lub zespół pojazdów, w którym pojazd ciągnący jest samochodem, musi być w stanie skręcić w promieniu skrętu o promieniu zewnętrznym 12,50 metra i promieniu wewnętrznym 5,30 metra, por. art. 40 ust. 2 pkt 1.

(2) Ponadto w przypadku samochodów lub zespołów pojazdów, w przypadku gdy pojazd ciągnący jest samochodem, gdy pojazd porusza się stycznie do okręgu, o którym mowa w ust. 1, żadna część nie może wyjść poza styczną o więcej niż 0,60 m.

Artykuł 6 Szerokość pojazdu lub ładunku jest mierzona na najdłuższych wystających częściach, z wyjątkami określonymi w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych przepisów dotyczących pojazdów, załącznik 1, pkt 3.02.001.

Artykuł 7 Podczas jazdy szerokim pojazdem lub dużym obciążeniem na wąskiej drodze należy zachować szczególną ostrożność w odniesieniu do innych uczestników ruchu. W razie potrzeby szerszy pojazd powinien zatrzymać się jak najdalej po prawej stronie i umożliwić przejazd innym pojazdom.

(2) Podczas jazdy z urządzeniami, których szerokość przekracza 2,55 m, por. art. 4, wyraźne oznaczenia o wysokości do 1,00 m muszą być umieszczone na części urządzenia znajdującej się najbliżej środka drogi, jeśli ta część urządzenia ma wysokość mniejszą niż 1,00 m.

Rozdział 3

Długość pojazdu

Artykuł 8 Pojazd silnikowy nie może mieć długości przekraczającej 12,00 m, z zastrzeżeniem ust. 5 i art. 9.

(2) Przyczepa połączona z samochodem nie może mieć długości przekraczającej 12,00 m, z zastrzeżeniem art. 40 ust. 2 pkt 2.

(3) Przyczepa połączona z motocyklem nie może mieć długości przekraczającej 2,50 m.

(4) W przypadku trójkołowego motoroweru towarowego towary nie mogą wystawać poza przednią lub tylną część pojazdu.

(5) Samochód ciężarowy spełniający wymogi wydłużonej kabiny określone w rozporządzeniu Komisji Europejskiej (UE) nr 1230/2012 może mieć długość przekraczającą 12,00 m.

Artykuł 9 Autobus o dwóch osiach nie może mieć długości przekraczającej 13,50 m.

(2) Autobus o więcej niż dwóch osiach nie może mieć długości przekraczającej 15,00 m.

(3) Korzystanie z autobusu o długości przekraczającej 12,00 m do lokalnych lub regionalnych usług regularnych, por. odpowiednie przepisy ustawy o przedsiębiorstwach transportowych, wymaga uprzedniego zezwolenia lub zezwolenia władz drogowych lub właścicieli dróg prywatnych i mostów oraz prywatnych dróg współdzielonych na wsi.

(4) Autobus przegubowy nie może mieć długości przekraczającej 18,75 m, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6.

(5) Autobus przegubowy, który składa się z co najmniej trzech sztywnych części jezdnych, może mieć długość przekraczającą 18,75 m.

(6) Korzystanie z autobusu przegubowego składającego się z trzech lub więcej sztywnych odcinków, o długości przekraczającej 18,75 m, wymaga uprzedniego zezwolenia lub zezwolenia władz drogowych lub właścicieli prywatnych dróg i mostów oraz prywatnych dróg współdzielonych na wsi.

Artykuł 10 Zespół pojazdów składający się z samochodu i naczepy nie może mieć długości przekraczającej 17,88 m, z zastrzeżeniem ust. 3-6.

(2) W przypadku naczep odległość między osią sworznia królewskiego a tylną częścią naczepy nie może przekraczać 13,38 m, a odległość pozioma (promień) między osią sworznia królewskiego a dowolnym punktem z przodu naczepy nie może przekraczać 2,04 m, z zastrzeżeniem art. 40 ust. 3.

(3) Firmy elektroinstalacyjne i producenci masztów lub masztów flagowych mogą transportować za pomocą samochodów z naczepami, maszty lub maszty flagowe o takiej długości, aby zespół pojazdów po załadunku miał długość do 22,00 m.

(4) W przypadku zespołów pojazdów składających się z samochodu ciężarowego z naczepą wyposażoną w żuraw załadunkowy o udźwigu większym niż 8 tm, dopuszczalna długość jest zwiększana o długość wymaganą do zamontowania żurawia załadunkowego. Jednak wzrost długości nie może przekraczać 0,62 m.

(5) W przypadku zespołów pojazdów składających się z samochodu ciężarowego z naczepą, w przypadku gdy samochód ciężarowy jest pojazdem bezemisyjnym lub wykorzystuje paliwa alternatywne, por. załącznik 1, dopuszczalną długość zwiększa się o długość wymaganą dla technologii bezemisyjnej lub wyposażenia niezbędnego do stosowania paliw alternatywnych. Jednak wzrost długości nie może przekraczać 0,62 m. (6) W przypadku zespołów pojazdów składających się z samochodu ciężarowego z naczepą spełniającą wymogi wydłużonej kabiny określone w rozporządzeniu Komisji Europejskiej (UE) nr 1230/2012 mogą one mieć długość przekraczającą 17,88 m.

Artykuł 11 Zespoły pojazdów inne niż samochody z naczepami nie mogą mieć długości przekraczającej 18,75 m, z zastrzeżeniem ust. 3-9.

(2) W przypadku zespołów pojazdów składających się z samochodów ciężarowych z przyczepami:

1) Maksymalna odległość zmierzona równolegle do osi wzdłużnej zespołu pojazdów od najbardziej wysuniętego zewnętrznego punktu obszaru ładunkowego z tyłu kabiny do najbardziej wysuniętego do tyłu zewnętrznego punktu przyczepy nie może przekraczać 16,40 m, z zastrzeżeniem art. 40 ust. 2 pkt 3. W przypadku zespołów pojazdów z żurawiem załadunkowym o udźwigu przekraczającym 8 tm długość może zostać zwiększona o długość wymaganą do montażu żurawia załadunkowego. Jednak wzrost długości nie może przekraczać 2,00 m.

2) Maksymalna odległość zmierzona równolegle do osi wzdłużnej zespołu pojazdów od najbardziej wysuniętego zewnętrznego punktu obszaru ładunkowego z tyłu kabiny do najbardziej wysuniętego do tyłu zewnętrznego punktu przyczepy, pomniejszona o odległość między tyłem pojazdu ciągnącego a przednią

przyczepą nie może przekraczać 15,65 m, z zastrzeżeniem art. 40 ust. 2 pkt 4. Nie dotyczy to jednak zespołów pojazdów specjalnie zaprojektowanych do transportu samochodów.

(3) Firmy elektroinstalacyjne, producenci masztów i masztów flagowych mogą przewozić maszty lub maszty flagowe na samochodzie z przyczepą o takiej długości, aby zespół pojazdów po załadowaniu miał długość do 22,00 m.

(4) Pociągi drogowe składające się z samochodu ciężarowego z przyczepą, w przypadku gdy zespół ten jest specjalnie skonstruowany do transportu pojazdów (transporter samochodowy), mogą mieć całkowitą długość do 20,75 m, pod warunkiem że:

1) transportowane są tylko pojazdy;

2) pojazd jest zabezpieczony z tyłu przed najechaniem przez osłonę umieszczoną nie wyżej niż 0,45 m nad powierzchnią drogi i nie wyżej niż 0,40 m przed najbardziej wysuniętym do tyłu punktem pojazdu; oraz

3) tylna osłona przed najechaniem jest utworzona przez jeden z pojazdów załadowanych na zespół pojazdów lub przez inną osłonę, która ma co najmniej 0,10 m wysokości.

(5) W przypadku zespołów pojazdów składających się z samochodów ciężarowych z przyczepami z żurawiem ładunkowym o udźwigu przekraczającym 25 tm dopuszczalna długość zespołu pojazdów zwiększa się o długość wymaganą do montażu żurawia ładunkowego. Jednak wzrost długości nie może przekraczać 2,00 m.

(6) W przypadku zespołów pojazdów składających się z samochodów ciężarowych z przyczepami spełniającymi wymogi wydłużonej kabiny określone w rozporządzeniu Komisji Europejskiej (UE) nr 1230/2012 mogą one mieć długość przekraczającą 18,75 m.

(7) W przypadku zespołów pojazdów składających się z ciągnika i jednej lub dwóch przyczep lub ciągnika i jednego urządzenia ciągniętego, którego szerokość nie przekracza 3,00 m, długość nie może przekraczać 22,00 m. Jednakże długość może przekraczać 18,75 m tylko w przypadku jazdy między polem a gospodarstwem rolnym, między nieruchomościami, które wspólnie posiadają zestaw pojazdów, lub między parkiem maszyn rolniczych a klientem i tylko wtedy, gdy całkowita długość obszaru ładunkowego nie przekracza 15,65 m.

(8) W przypadku zespołów pojazdów składających się z ciągnika lub urządzenia silnikowego z jedną przyczepą długość nie może przekraczać 22,00 m. Jednakże długość może przekraczać 18,75 m tylko w jazdy między polem a gospodarstwem rolnym, między nieruchomościami, które wspólnie posiadają zestaw pojazdów, lub między parkiem maszyn rolniczych a klientem i tylko w przypadku transportu narzędzia roboczego związanego z eksploatacją pojazdu ciągnącego.

(9) W przypadku zespołów pojazdów składających się z kombajnów lub żniwiarek pokosowych oraz przyczepy z platformą tnącą długość może wynosić maksymalnie 25,00 m, jeżeli przyczepa

1) posiada co najmniej dwie osie;

2) posiada wymuszony układ kierowniczy na wszystkich osiach, oraz

3) prowadzenie pojazdu odbywa się zgodnie z ust. 8 zdanie drugie.

Artykuł 12 Długość pojazdu lub zespołu pojazdów jest mierzona nad najdalszymi częściami wystającymi z przodu i z tyłu oraz w pojazdach połączonych podczas pełnego przedłużenia sprzęgu, z wyjątkami określonymi w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych przepisów dotyczących wyposażenia i wyposażenia pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 4.

(2) Odległość między tylną krawędzią pojazdu ciągnącego a przednią krawędzią skrzyni ładunkowej lub zabudowy przyczepy lub urządzenia ciągniętego podlegającego rejestracji nie może przekraczać 2,00 m.

(3) Wózki widłowe montowane z tyłu (wózki widłowe montowane na ciężarówce) są uważane za ładunki. Samochód ciężarowy, zespół samochodu ciężarowego i przyczepy lub zespół samochodu ciężarowego i naczepy może przewozić jeden zamontowany z tyłu wózek widłowy, który musi być zainstalowany zgodnie z instrukcjami producenta wózka widłowego montowanego na ciężarówce. Podczas transportu spełnione są następujące warunki:

1) Należy zapewnić zabezpieczenie przeciwnajzdowe z osłoną zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych przepisów dotyczących osprzętu i wyposażenia pojazdu. Jeżeli odległość mierzona od powierzchni drogi do dolnej krawędzi tylnego punktu wózka nie przekracza 0,55 metra, mierzona przy masie użytkowej pojazdu lub zespołu pojazdów i przy opuszczonym wózku, wózek nośny spełnia wymagania dotyczące osłony przeciwnajzdowej tylnej części pojazdu.

2) Wózek widłowy montowany na samochodzie ciężarowym musi być

a) w pozycji transportowej (tylne koła muszą być skierowane w poprzek kierunku jazdy);

b) wyposażone w światła odblaskowe i tablice oznakowania zgodnie z przepisami dotyczącymi pojazdu transportowego; oraz

c) wyposażone w światła obrysowe i światła sygnalizacyjne podłączone do świateł pojazdu transportowego.

3) Nie stosuje się świateł obrysowych wózka widłowego zamontowanego na samochodzie ciężarowym, a oznakowanie pojazdu wolno poruszającego się (czerwony, trójkąt odblaskowy) należy usunąć lub przykryć.

(4) Pomiar długości, por. ust. 1, nie obejmuje wózka widłowego montowanego na samochodzie ciężarowym, jeżeli nie wystaje do tyłu więcej niż 1,50 m, ale nie przekracza maksymalnej dopuszczalnej długości zespołu pojazdów wynoszącej 18,50 m dla zespołów pojazdów składających się z samochodu ciężarowego i naczepy lub 20,75 m w przypadku zespołów pojazdów składających się z samochodu ciężarowego i przyczepy.

Rozdział 4

Wysokość pojazdu

Artykuł 13 Wysokość pojazdu nie może przekraczać 4,00 m, z zastrzeżeniem ust. 2.

(2) Wysokość autobusów, samochodów ciężarowych i ich przyczep nie może przekraczać 4,10 m.

(3) Niezależnie od wysokości pojazdu i zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy o ruchu drogowym, kierowca jest zobowiązany – podczas jazdy pod liniami elektroenergetycznymi i przejściami podziemnymi itp. – do zapewnienia możliwości przejazdu bez stwarzania niedogodności lub zagrożenia dla ruchu drogowego.

Artykuł 14 Wysokość jest mierzona pionowo od płaskiego poziomu jezdni do najwyższej wystającej części, z wyjątkami określonymi w rozporządzeniu w sprawie szczegółowych przepisów dotyczących osprzętu i wyposażenia pojazdu.

Rozdział 5

Nacisk na oś pojazdu

Artykuł 15 Pojazd silnikowy z kołami, na których zamontowane są opony, nie może poruszać się po drodze, jeżeli nacisk przenoszony na drogę z kół na osi (nacisk na oś) przekracza 10 000 kg.

(2) Pojazd silnikowy, w którym oś napędowa ma opony podwójne i zawieszenie przyjazne dla drogi, musi mieć obciążenie osi napędowej nie większe niż 11 500 kg.

(3) W pojeździe silnikowym całkowity nacisk na oś w grupie dwóch osi nie może przekraczać:

1) 19 000 kg, jeżeli odległość między dwiema osiami jest mniejsza niż 2,00 m, ale co najmniej 1,30 m, a oś napędowa ma również opony podwójne; oraz

a) zawieszenie przyjazne dla drogi; lub

b) rzeczywisty nacisk na każdą oś nie przekracza 9 500 kg,

2) 18 000 kg, jeżeli odległość między dwiema osiami jest mniejsza niż 1,80 m, ale co najmniej 1,30 m;

3) 16 000 kg, jeżeli odległość między nimi jest mniejsza niż 1,30 m, ale co najmniej 1,00 m; lub

4) 11 500 kg, jeśli odległość między nimi jest mniejsza niż 1,00 m.

(4) W pojeździe silnikowym całkowity nacisk na oś w grupie trzech osi nie może przekraczać 24 000 kg. Jeżeli odległość między osiami jest mniejsza niż 1,30 m, całkowity nacisk na oś nie może przekraczać 22 000 kg.

(5) Do celów obliczenia nacisku na oś, osie, które są mniejsze niż 1,00 m od siebie, uznaje się za jedną oś pojedynczą.

(6) W przypadku pojazdów silnikowych z kołami kierowanymi, co najmniej 20 % rzeczywistej masy całkowitej pojazdu musi spoczywać na kołach kierowanych pojazdu. Jednakże w przypadku motocykli i motorowerów 25 % rzeczywistej masy całkowitej pojazdu musi spoczywać na kołach kierowanych pojazdu. W przypadku samochodów 20 % powinno znajdować się na przednich kołach kierowanych.

Artykuł 16 Przyczepy połączone z pojazdem silnikowym i wyposażone w koła z oponami nie mogą poruszać się po drodze, jeśli nacisk przenoszony na drogę z kół na osi (nacisk na oś) przekracza 10 000 kg.

(2) W przyczepie maksymalny całkowity nacisk na oś w grupie dwóch osi nie może przekraczać

1) 18 000 kg, jeżeli odległość między dwiema osiami jest mniejsza niż 1,80 m, ale co najmniej 1,30 m;

2) 16 000 kg, jeżeli odległość ta jest mniejsza niż 1,30 m, ale co najmniej 1,00 m; lub

3) 11 000 kg, jeśli taka odległość jest mniejsza niż 1,00 m.

(3) W przyczepie maksymalny całkowity nacisk na oś w grupie trzech osi nie może przekraczać 27 000 kg. Nacisk na oś nie może jednak przekraczać 24 000 kg, jeżeli

1) odległość między pierwszą a ostatnią osią grupy osi jest mniejsza niż 2,80 m; lub

2) jeżeli odległość między dwiema osiami jest mniejsza niż 1,30 m; ale

a) 22 000 kg, jeżeli odległość między dowolnymi dwiema osiami jest mniejsza niż 1,30 m, ale wynosi co najmniej 1,00 m; oraz

b) 21 000 kg, jeżeli odległość między dwiema osiami jest mniejsza niż 1,00 m.

(4) W przyczepie maksymalny całkowity nacisk na oś w grupie czterech lub więcej osi nie może przekraczać 30 000 kg lub 24 000 kg, jeżeli odległość między dwiema osiami jest mniejsza niż 1,30 m.

(5) Do celów obliczenia nacisku na oś w grupach osi innych niż określone w ust. 2 i 3, osie, które są mniejsze niż 1,00 m od siebie, uznaje się za jedną oś.

Artykuł 17 W przypadku naczep i urządzeń ciągniętych ze sworzniem królewskim całkowity nacisk na oś nie może przekraczać 30 000 kg.

Artykuł 18 Pojazdy wyposażone w rolki nie mogą poruszać się po drogach, jeśli nacisk na powierzchnię styku między rolką a nawierzchnią drogi przekracza 10 kg/mm szerokości powierzchni styku.

(2) Jeżeli średnica zewnętrzna rolki jest mniejsza niż 0,50 m, dopuszczalne wartości nacisku są zmniejszane zgodnie ze stosunkiem między rzeczywistą średnicą a średnicą 0,50 m.

Artykuł 19 W przypadku pojazdów, które poruszają się w pełni lub częściowo na gąsienicach, nacisk na rolę gąsienicy nie może przekraczać 1500 kg.

(2) Jeżeli szerokość gąsienicy jest mniejsza niż 0,35 m, dopuszczalny nacisk zmniejsza się w zależności od stosunku rzeczywistej szerokości do szerokości 0,35 m.

Artykuł 20 Zarejestrowany lub homologowany pojazd nie może być obciążony większym naciskiem na oś niż ten, do którego jest zarejestrowany lub homologowany. Jeżeli pojazd nie jest homologowany ani zarejestrowany, nie może być obciążony naciskiem na oś lub gąsienicę większym niż technicznie dozwolony przez producenta pojazdu.

Artykuł 21 Po uzgodnieniach z odpowiednimi zarządami dróg lub właścicielami prywatnych dróg i mostów, a także prywatnych dróg współdzielonych na terenach wiejskich, Duńska Dyrekcja Dróg może zezwolić służbom ratowniczym itp. na odstąpienie od zasad dotyczących maksymalnego dopuszczalnego nacisku na oś podczas usuwania uszkodzonych pojazdów.

Rozdział 6

Masa całkowita

Artykuł 22 Pojazd silnikowy z kołami wyposażonymi w opony nie może poruszać się po drogach, jeżeli rzeczywista masa całkowita pojazdu przekracza sumę nacisków na oś dozwolonych dla pojazdów, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

(2) Rzeczywista masa całkowita pojazdu nie może przekraczać:

1) W przypadku pojazdu silnikowego o dwóch osiach, z wyłączeniem autobusów: 18 000 kg.

2) W przypadku samochodu ciężarowego z dwiema osiami wchodzącymi w skład zespołu pojazdów: 20 000 kg.

3) W przypadku samochodu ciężarowego z dwiema osiami i wykorzystującej paliwa alternatywne, por. załącznik 1, która nie stanowi części zespołu pojazdów, maksymalna dopuszczalna masa całkowita

zwiększa się o dodatkową masę wymaganą dla technologii paliw alternatywnych, choć nie więcej niż 1 000 kg. W przypadku pojazdów bezemisyjnych o dwóch osiach, które nie są częścią zespołu pojazdów, dopuszczalna masa zwiększa się o dodatkową masę technologii bezemisyjnej, choć nie więcej niż 2 000 kg.

4) W przypadku autobusu z dwiema osiami: 19 500 kg.

5) W przypadku pojazdów silnikowych z trzema osiami: autobusy przegubowe 28 000 kg, inne pojazdy 24 000 kg, jednak 26 000 kg, jeśli oś napędowa pojazdu ma opony podwójne, oraz

a) zawieszenie przyjazne dla drogi; lub

b) nacisk na żadną z osi pojazdu nie przekracza 9 500 kg.

6) W przypadku pojazdów zgodnych z pkt 5 maksymalna dopuszczalna masa całkowita jest zwiększana o dodatkową masę wymaganą dla technologii paliwa alternatywnego, por. załącznik 1, o maksymalnie 1 000 kg.

7) W przypadku pojazdu, o którym mowa w pkt 5, dopuszczalna masa całkowita pojazdu jest zwiększana o dodatkową masę technologii bezemisyjnej, maksymalnie do 2 000 kg.

8) W przypadku pojazdu silnikowego z czterema osiami:

a) 36 000 kg, jeżeli odległość między przednią i tylną osią pojazdu wynosi co najmniej 6,40 m lub jeżeli dwie przednie osie są kierowane, a odległość między przednią i tylną osią pojazdu wynosi co najmniej 5,50 m.

b) 34 000 kg, jeżeli odległość między przednią i tylną osią pojazdu wynosi co najmniej 6,40 m lub jeżeli dwie przednie osie są kierowane, a odległość między przednią i tylną osią pojazdu wynosi od 5,00 m do 5,49 m.

c) Jednakże 29 500 kg dla pozostałych pojazdów silnikowych z czterema osiami i 34 000 kg dla autobusów przegubowych.

9) W przypadku pojazdu silnikowego z pięcioma pięć lub więcej osiami:

a) 42 000 kg, jeżeli odległość między przednią i tylną osią pojazdu wynosi co najmniej 7,40 m.

b) 40 000 kg, jeżeli odległość między przednią i tylną osią pojazdu wynosi od 6,80 m do 7,39 m.

c) 36 000 kg, jeżeli odległość między przednią i tylną osią pojazdu wynosi od 5,50 m do 6,79 m.

d) Jednakże 32 000 kg dla pozostałych pojazdów silnikowych z pięcioma lub większą liczbą osi.

10) W przypadku przyczepy połączonej z samochodem, innej niż przyczepa ze sztywnym dyszlem lub przyczepa ze sworzniem królewskim z trzema lub więcej osiami: 27 000 kg.

11) W przypadku przyczepy połączonej z samochodem, innej niż przyczepa ze sworzniem królewskim lub sztywnym dyszlem, z czterema lub więcej osiami, z których dwie przednie są kierowane i o rozstawie mniejszym niż 1,80 m, lub gdy wózek tylny ma maksymalny dopuszczalny nacisk na oś wynoszący 70 % dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu: 32 000 kg.

12) W przypadku przyczep połączonych z motocyklami: 200 kg.

13) W przypadku zespołów pojazdów z siedmioma lub większą liczbą osi i składających się z samochodów z przyczepami podlegających rejestracji: 56 000 kg.

14) W przypadku zespołów pojazdów z sześcioma osiami i składających się z samochodu ciężarowego z czterema osiami i przyczepy podlegającej rejestracji: 52 000 kg.

15) W przypadku zespołów pojazdów z sześcioma osiami i składających się z samochodu ciężarowego z trzema osiami i przyczepy podlegającej rejestracji: 53 000 kg.

16) W przypadku zespołów pojazdów o pięciu osiach składających się z samochodu ciężarowego z przyczepą podlegającą rejestracji: 47 000 kg.

17) W przypadku innych zespołów pojazdów: 44 000 kg.

(3) Ust. 1 nie ma zastosowania do naczep i przyczep ze sworzniem królewskim lub sztywnym dyszlem. W przypadku takich pojazdów zastosowanie mają jedynie przepisy dotyczące nacisku na oś i przepisy dotyczące rzeczywistej masy całkowitej zespołu pojazdów.

(4) Do celów obliczenia masy całkowitej, dwie osie oddalone od siebie o mniej niż 1,00 m uznaje się za jedną oś.

(5) W przypadku zestawów naczepowych z pięcioma lub więcej osiami odległość między tylną osią pojazdu a przednią osią naczepy musi wynosić co najmniej 2,50 m. Odległość ta musi jednak wynosić co najmniej 3,00 m, jeśli naczepa ma trzy osie, a odległość między nimi jest mniejsza niż 1,10 m.

(6) W przypadku naczep o rzeczywistej masie całkowitej przekraczającej 44 000 kg odległość między tylną osią pojazdu ciągnącego a przednią osią naczepy musi wynosić co najmniej 3,00 m.

(7) W przypadku zespołów pojazdów składających się z samochodów ciężarowych z przyczepami odległość między tylną osią pojazdu a przednią osią przyczepy nie może być mniejsza niż 3,00 m, z zastrzeżeniem art. 40 ust. 2 pkt 3 i 8 i 9.

(8) W przypadku zespołów pojazdów z pięcioma osiami o rzeczywistej masie całkowitej przekraczającej 46 000 kg odległość między tylną osią pojazdu ciągnącego a przednią osią przyczepy nie może być mniejsza niż 3,50 m.

(9) W przypadku zespołów pojazdów z sześcioma osiami o rzeczywistej masie całkowitej przekraczającej 50 000 kg odległość między tylną osią pojazdu ciągnącego a przednią osią przyczepy nie może być mniejsza niż 3,50 m.

(10) W przypadku zespołów pojazdów składających się z samochodu ciężarowego z przyczepą ze sztywnym dyszlem lub samochodu ciężarowego i naczepy o całkowitej rzeczywistej masie całkowitej przekraczającej 54 000 kg, odległość między tylną osią pojazdu a przednią osią przyczepy nie może być mniejsza niż 4,00 m.

Artykuł 23 W przypadku przyczepy ciągniętej przez samochód o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3 500 kg, rzeczywista masa całkowita pojazdu, a w przypadku naczep i przyczep ze sztywnym dyszlem całkowity rzeczywisty nacisk na oś nie może przekraczać

1) dopuszczalna masa całkowita pojazdu ciągnącego, jeżeli przyczepa jest wyposażona w hamulce robocze; oraz

2) 50 % masy użytkowej pojazdu ciągnącego, jeśli przyczepa nie jest wyposażona w hamulce robocze.

(2) Jednakże w przypadku przyczep z hamulcami roboczymi i ciągniętych przez pojazdy terenowe, jak określono w dyrektywie 2007/46/WE, maksymalna dopuszczalna masa całkowita wynosi 1,5-krotność maksymalnej dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu ciągnącego. Dopuszczalna masa całkowita przyczepy, a w przypadku naczep i przyczep ze sztywnym dyszlem całkowity nacisk na oś nie może przekraczać 3 500 kg.

Artykuł 24 W przypadku przyczep podlegających rejestracji, które są ciągnięte przez samochód o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3 500 kg, rzeczywista masa całkowita pojazdu, ale w przypadku naczep i przyczep ze sztywnym dyszlem całkowity rzeczywisty nacisk na oś, nie może przekraczać 1,5-krotności dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu ciągnącego.

(2) Co najmniej 20 % rzeczywistej całkowitej masy pojazdu musi spoczywać na kołach napędowych pojazdu.

Artykuł 25 W przypadku przyczep połączonych z motocyklami lub motorowerami rzeczywista masa całkowita pojazdu nie może przekraczać 50 % masy własnej motocykla lub motoroweru.

Artykuł 26 W zespołach pojazdów ciągniętych przez ciągnik podlegający rejestracji, co najmniej 20 % rzeczywistej masy całkowitej zespołu pojazdów musi spoczywać na kołach napędowych ciągnika.

(2) Ponadto co najmniej 50 % rzeczywistej masy całkowitej pojazdu musi spoczywać na kołach hamujących.

(3) Ust. 1 nie ma zastosowania do zespołów pojazdów z urządzeniami ciągniętymi, które nie podlegają rejestracji.

Artykuł 27 W zespole pojazdów ciągniętych przez ciągnik lub maszyn silnikowych niepodlegające rejestracji, co najmniej 50 % rzeczywistej masy całkowitej zespołu musi spoczywać na kołach hamujących.

Artykuł 28 W zespołach pojazdów z przyczepą niepodlegającą rejestracji, w których pojazdem ciągnącym jest samochód o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3 500 kg, masa przyczepy lub całkowity nacisk osi w przypadku urządzenia ciągniętego ze sworzniem królewskim lub sztywnym dyszlem nie może przekraczać rzeczywistej masy całkowitej pojazdu ciągnącego, chyba że przyczepa jest wyposażona w hamulce.

Artykuł 29 Pojazdy wyposażone w rolki nie mogą poruszać się po drogach, jeśli rzeczywista masa całkowita pojazdu lub zespołu pojazdów przekracza 15 000 kg z dodatkiem 250 kg za każde pełne 0,20 m, o które odległość między pierwszą a ostatnią osią pojazdu lub zespołu pojazdów przekracza 2,50 m.

Artykuł 30 W przypadku pojazdów, które są w pełni lub częściowo poruszają się na gąsienicach, masa nie może przekraczać 4 000 kg na metr odległości między przednimi i tylnymi rolkami gąsienic, a masa całkowita nie może przekraczać 16 000 kg.

Artykuł 31 Pojazd lub zespół pojazdów nie może być obciążony większą masą, łącznie z masą zespołu pojazdów, niż jest to zarejestrowane lub homologowane. Ponadto, jeżeli pojazd nie jest homologowany ani zarejestrowany, nie może być obciążony większą masą niż ta, która jest technicznie dopuszczalna przez producenta pojazdu.

(2) Ponadto w przypadku zespołów pojazdów rzeczywista masa nie może przekraczać sumy zarejestrowanej lub homologowanej masy całkowitej pojazdów, natomiast w przypadku naczep i przyczep ze sztywnym dyszlem – całkowitego zarejestrowanego lub homologowanego nacisku na oś. Jeżeli pojazd wchodzący w skład zespołu pojazdów, nie jest zarejestrowany lub homologowany, zamiast tego stosuje się technicznie dopuszczalną masę całkowitą pojazdu producenta pojazdu; w przypadku naczep i przyczep ze sztywnym dyszlem stosuje się jednak całkowity zarejestrowany lub homologowany nacisk na oś.

(3) Dopuszczalna waga określona w ust. 2 nie może jednak powodować odchylenia od limitów masy całkowitej określonych w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 32 Po uzgodnieniach z odpowiednimi zarządami dróg lub właścicielami prywatnych dróg i mostów, a także prywatnych dróg współdzielonych na terenach wiejskich, Duńska Dyrekcja Dróg może zezwolić

służbom ratowniczym itp. na odstępstwo od przepisów dotyczących maksymalnej dopuszczalnej masy całkowitej podczas usuwania uszkodzonych pojazdów.

Rozdział 7

Ruch międzynarodowy

Artykuł 33 Samochody w ruchu międzynarodowym mogą mieć nacisk na oś napędową do 11 500 kg, nawet jeśli nie są spełnione warunki określone w art. 15 ust. 2 dotyczące opon podwójnych i zawieszenia przyjaznego dla drogi.

(2) Samochody z trzema osiami, z wyjątkiem autobusów przegubowych, w ruchu międzynarodowym mogą mieć rzeczywistą masę całkowitą do 25 000 kg, nawet jeśli nie są spełnione warunki określone w art. 22 ust. 2 pkt 5 dotyczące opon podwójnych, zawieszenia przyjaznego dla drogi lub nacisku na oś.

Rozdział 8

Nadawca:

Artykuł 34 W przypadku transportu drogowego kontenera lub nadwozia wymiennego w ruchu międzynarodowym spedytor przekazuje przewoźnikowi, któremu powierza transport kontenera lub nadwozia wymiennego, oświadczenie wskazujące masę przewożonego kontenera lub nadwozia wymiennego.

(2) Przewoźnik zapewnia kierowcy dostęp do całej odpowiedniej dokumentacji dostarczonej przez spedytora.

(3) Oświadczenie spedytora, por. (1), jest przewożone w trakcie podróży i na każde żądanie przedstawiane policji, ewentualnie w formie elektronicznej. Wypełniony list przewozowy CMR uznaje się za wystarczającą dokumentację.

Rozdział 9

Korzystanie z urządzeń aerodynamicznych

Artykuł 35 Prowadzenie samochodów ciężarowych, autobusów lub ich przyczep wyposażonych w chowane lub zdejmowane urządzenia aerodynamiczne podczas jazdy autostradami i drogami ekspresowymi może odbywać się wyłącznie z urządzeniami aerodynamicznymi w pozycji rozłożonej.

Rozdział 10

Zwolnienie i prawo do odwołania

Zwolnienie

Artykuł 36 Duński Urząd Ruchu Drogowego może w szczególnych przypadkach odstąpić od postanowień niniejszego rozporządzenia, jeśli zostanie to uznane za zgodne ze względami leżącymi u podstaw przedmiotowych przepisów, w tym z międzynarodowymi przepisami w tej dziedzinie.

Prawo do odwołania

Artykuł 37 Odwołania od decyzji duńskiego Urzędu Ruchu Drogowego na mocy niniejszego rozporządzenia nie mogą być składane do Ministra Transportu, Budownictwa i Mieszkalnictwa ani do jakiegokolwiek innego organu administracyjnego, por. zarządzenie w sprawie zadań, uprawnień, prawa do odwołania oraz zawiadomienia o niektórych rozporządzeniach duńskiego Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Kolejowego oraz Duńskiej Agencji Budownictwa i Nieruchomości.

Rozdział 11

Kary

Artykuł 38 Naruszenia następujących przepisów podlega karze grzywny: art. 3 ust. 1-5, art. 4 ust. 1 zdanie drugie i trzecie, art. 4 ust. 2 i 5-7, art. 5, art. 7-11, art. 12 ust. 2-4, art. 13 ust. 1 i 2, art. 15 ust. 1-4 i 6, art. 16 ust. 1-4, art. 17-20, art. 22 ust. 1-2 i 5-10, art. 23-25, art. 26 ust. 1 i 2, art. 27-31, art. 33-34 oraz art. 35. To samo dotyczy prowadzenia pojazdu z naruszeniem okoliczności, w których lub kiedy prowadzenie pojazdu jest zabronione na mocy art. 4 ust. 3. Spedytor podlega również karze grzywny, jeśli brakuje informacji wymienionych w art. 34 lub są one nieprawidłowe, a masa pojazdu lub zespołu pojazdów przekracza przepisy rozdziału 6.

(2) Naruszenie warunków uzyskania zezwolenia na podstawie art. 21 i 32 jest karane grzywną na podstawie art. 118 ust. 1 pkt 2 ustawy o ruchu drogowym.

(3) Za naruszenie rozdziałów 5, 6 i 7, a także za naruszenie przepisów przejściowych, zgodnie z art. 118 ust. 14 ustawy o ruchu drogowym, właściciel lub operator pojazdu ponosi odpowiedzialność za grzywny, nawet jeśli naruszenie nie może zostać uznane za umyślne lub zaniedbane.

(4) Naruszenie zezwolenia udzielonego przez zarząd drogi lub właścicieli prywatnych dróg i mostów, a także prywatnych dróg współdzielonych na wsi zgodnie z art. 9 ust. 3 i 6 podlega karze grzywny.

(5) Przedsiębiorstwa itp. (osoby prawne) mogą zostać pociągnięte do odpowiedzialności karnej zgodnie z przepisami rozdziału 5 duńskiego kodeksu karnego.

Rozdział 12

Wejście w życie

Artykuł 39 Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2024 r.

(2) Rozporządzenie nr 1497 z dnia 1 grudnia 2016 r. w sprawie maksymalnej szerokości, długości, wysokości, masy i nacisku na osie pojazdów traci moc.

Artykuł 40 Przyczepy ze sztywnym dyszlem i trzema osiami oddalonymi od siebie o co najmniej 1,00 m mogą mieć całkowity nacisk na osie nieprzekraczający 24 000 kg, jeśli pojazd został zarejestrowany przed 1 sierpnia 2014 r.

(2) Następujące pojazdy, jeżeli zostały zarejestrowane przed dniem 15 września 1997 r., oraz zespoły pojazdów, jeżeli co najmniej jeden z tych pojazdów został zarejestrowany przed dniem 15 września 1997 r., mogą być nadal użytkowane:

1) Samochody i zespoły pojazdów, w przypadku gdy pojazd ciągnący jest samochodem, a samochód lub zespół pojazdów nie spełnia wymogów określonych w art. 5 ust. 1.

2) Przyczepy połączone z samochodami, przyczepa nie spełnia wymogów określonych w art. 8 ust. 2, pod warunkiem, że dopuszczalna masa całkowita przyczepy przekracza 3 500 kg.

3) Zespoły pojazdów składające się z samochodów ciężarowych z przyczepami, które nie spełniają przepisów art. 11 ust. 2 pkt 1 i art. 22 ust. 7.

4) Zespoły pojazdów składające się z samochodów ciężarowych z przyczepami, które nie spełniają przepisów art. 11 ust. 2 pkt 2, pod warunkiem że suma długości zewnętrznych samochodów ciężarowych i przestrzeni ładunkowej przyczepy (z tyłu kabiny) nie przekracza 15,65 m.

(3) Naczepy zarejestrowane przed dniem 28 listopada 1989 r. i niespełniające przepisów art. 10 ust. 2 mogą być nadal używane, pod warunkiem że długość naczepy nie przekracza 13,60 m.

Załącznik 1

„paliwa alternatywne” oznaczają

a) energia elektryczna używana we wszystkich typach pojazdów elektrycznych.

b) Wodór.

c) Gaz ziemny, w tym biometan, w postaci gazowej (sprężony gaz ziemny – CNG) i skroplony (skroplony gaz ziemny – LNG).

d) Gaz skroplony (LPG).

e) Energia mechaniczna z magazynów/źródeł w pojeździe, w tym ciepło odpadowe.