

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU¹⁾

z dnia 2015 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia²⁾

Na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2015 r. poz. 305) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1:

a) po ust. 2 dodaje się ust. 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. Pojazd, o którym mowa w art. 66 ust. 4 pkt 6 lit. b ustawy powinien spełniać wymagania i warunki techniczne w zakresie dokonanych zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów, obowiązujące w dniu dokonania zmiany rodzaju pojazdu.

„2b. Pojazd zarejestrowany za granicą, a znajdujący się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, nieprzeznaczony do ruchu prawostronnego, powinien mieć przeznaczone lub dostosowane światła mijania do ruchu prawostronnego, zgodnie z informacjami, o których mowa w dokumentach wymienionych w art. 70s ust. 1 pkt 3 ustawy; dopuszcza się niespełnienie warunku, o którym mowa w lp. 2 kol. 16 tabeli załącznika nr 6 do rozporządzenia.”,

b) ust. 3 pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

¹⁾ Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu [...], pod numerem [...], zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597), które wdraża dyrektywę 98/34/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz. Urz. WE L 204 z 21.07.1998, str. 37, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 20, str. 337).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 i 1448 oraz z 2013 r. poz. 700, 991, 1446 i 1611, z 2014 r. poz. 312, 486, 529, 768 i 822 oraz z 2015 r. poz. 211 .

- „a) data pierwszej rejestracji pojazdu zarejestrowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, określona w dowodzie rejestracyjnym pojazdu lub pozwoleniu czasowym, z zastrzeżeniem lit. b i c,”
- c) w ust. 3 uchyla się pkt 4;
- d) w ust. 3 po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:
„5a. dopuszczalnym nacisku osi – rozumie się przez to największy nacisk wywierany na podłoże przez koła danej osi pojazdu obciążonego, określony na podstawie przepisów o drogach publicznych oraz przepisów niniejszego rozporządzenia;”,
- e) w ust. 3 uchyla się pkt 10;”,
- f) w ust. 3 po pkt 11 dodaje się pkt 12-15 w brzmieniu:
- „12) osi – rozumie się przez to element konstrukcji pojazdu stanowiący wspólną geometryczną oś obrotu dwóch lub więcej kół zarówno napędzanych, jak i swobodnie obracających się, niezależnie od tego czy znajdują się w jednym czy wielu segmentach usytuowanych w tej samej płaszczyźnie prostopadłej do wzłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu; wyjątek stanowią pojazdy kategorii L, w których geometryczna oś obrotu dotyczy jednego lub więcej kół;
- 13) osi pojedynczej – rozumie się przez to oś, która nie może być uznana za oś wchodzącą w skład grupy osi;
- 14) grupie osi – rozumie się przez to co najmniej dwie osie o odległości (d) między sobą, określonej w niniejszym rozporządzeniu, które oddziałują na siebie ze względu na szczególną konstrukcję zawieszenia, zwane „osiami składowymi;
- 15) operacji transportu intermodalnego – rozumie się przez to:
- a) transport kombinowany określony w art. 4 pkt 13 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1414, z późn. zm.⁴⁾),
- b) operacje transportowe obejmujące transport wodny, których częścią jest transport drogowy o długości początkowego lub końcowego odcinka drogowego nieprzekraczającego 150 km na terytorium Unii Europejskiej; odcinek drogowy może być wydłużony do

⁴⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2013 r. poz. 675, 983, 1036, 1238, 1304 i 1650, z 2014 r. poz. 822, 915 i 1310 oraz z 2015 r. poz. 211.

najbliższego terminala transportowego umożliwiającego obsługę pojazdu dokonującego operacji transportu intermodalnego.”;

2) Dział II otrzymuje brzmienie:

„DZIAŁ II

WYMIARY, MASY I NACISKI OSI POJAZDU

§ 2. 1. Długość pojazdu nie może przekraczać w przypadku:

- 1) pojazdu samochodowego, z wyjątkiem autobusu oraz pojazdów samochodowych, o których mowa w pkt 12 – 12,00 m;
- 2) ciągnika rolniczego lub pojazdu wolnobieżnego – 12,00 m;
- 3) przyczepy, z wyjątkiem naczepy – 12,00 m;
- 4) pojazdu członowego – 16,50 m, z zastrzeżeniem ust. 16;
- 5) zespołu złożonego z pojazdu silnikowego i przyczepy – 18,75 m;
- 6) zespołu złożonego z trzech pojazdów, w którym pojazdem ciągnącym jest pojazd samochodowy o maksymalnej masie całkowitej przekraczającej 12 ton – 18,75 m;
- 7) autobusu przegubowego – 18,75 m;
- 8) autobusu o dwóch osiach – 13,50 m;
- 9) autobusu o liczbie osi większej niż dwie – 15,00 m;
- 10) zespołu złożonego z autobusu i przyczepy – 18,75 m;
- 11) zespołu złożonego z trzech pojazdów, w którym pojazdem ciągnącym jest pojazd wolnobieżny lub ciągnik rolniczy – 22,00 m;
- 12) motocykla, motoroweru lub roweru, pojazdu czterokołowego oraz zespołu złożonego z motocykla, motoroweru, roweru lub pojazdu czterokołowego z przyczepą – 4,00 m.

2. Szerokość pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 13, § 45 ust. 3 pkt 1, § 54 ust. 3, nie może przekraczać 2,55 m i nie obejmuje ona lusterek zewnętrznych, świateł umieszczonych na bokach pojazdu oraz elementów elastycznych wykonanych z gumy lub z innych tworzyw sztucznych. Szerokość nadwozia pojazdu, który jest przeznaczony do przewozu towarów w określonej temperaturze, jeżeli jego ściany boczne wraz z izolacją termiczną mają grubość nie mniejszą niż 45 mm każda oraz klimatyzowanego kontenera lub wymiennego nadwozia nie może przekraczać 2,60 m.

3. Wymiary, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 3-4 i 7-9, nie obejmują bagażnika mocowanego do tylnej ściany autobusu oraz platformy samozaładowniczej lub innych

urządzeń załadowniczych mocowanych z tyłu pojazdu samochodowego i przyczepy, przy czym nie mogą one powodować przekroczenia tych wymiarów o więcej niż 0,30 m.

4. Wysokość pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 12, nie może przekraczać 4,00 m.

5. Wykaz urządzeń i wyposażenia, które nie muszą być uwzględniane przy określaniu wymiarów zewnętrznych pojazdów, określa dodatek 1 do załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1230/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dotyczących mas i wymiarów pojazdów silnikowych oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz.UE L 353z 21.12.2012 r., str. 31).

6. Odległość między osią sworznia siodłowego urządzenia sprzęgającego a tylnym obrysem naczepy nie może przekraczać 12,00 m.

7. Odległość mierzona równolegle do podłużnej osi zespołu pojazdów, między najdalej wysuniętym do przodu punktem przestrzeni ładunkowej położonej za kabiną kierowcy a tylnym obrysem przyczepy, po odjęciu odległości między tylnym obrysem samochodu a przednim obrysem nadwozia przyczepy, nie może przekraczać 15,65 m.

8. Odległość mierzona równolegle do podłużnej osi zespołu pojazdów, między najdalej wysuniętym do przodu punktem przestrzeni ładunkowej położonej za kabiną kierowcy a tylnym obrysem przyczepy, nie może przekraczać 16,40 m.

9. Odległość między tylną osią pojazdu samochodowego a przednią osią przyczepy w zespole pojazdów nie może być mniejsza niż 3,00 m.

10. Odległość między osią sworznia siodłowego urządzenia sprzęgającego a dowolnym punktem przedniej części naczepy nie może przekraczać 2,04 m.

11. Wymienne nadwozia i znormalizowane kontenery, nie mogą przekraczać wymiarów określonych w ust. 1 pkt 1–11, ust. 2, 4, 6–8 i 10.

12. Wysokość motocykla, motoroweru oraz niektórych pojazdów czterokołowych nie może przekraczać 2,50 m.

13. Szerokość motocykla i motoroweru oraz niektórych pojazdów czterokołowych nie może przekraczać 2,00 m, a jednośladowego motoroweru 1,00 m.

14. Przepisy ust. 7–9, 12 i 13 stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1998 r.

15. Przepisy ust. 10 stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1993 r.

16. Wymiary, o których mowa w ust. 1 pkt 4 i ust. 6, mogą być przekroczone o 0,15 m w przypadku pojazdu członowego lub naczepy przewożących jeden lub więcej załadowanych lub niezaładowanych kontenerów lub wymiennych nadwozi, o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej do 45 stóp (13,72 m), w operacjach transportu intermodalnego.

17. W przypadku pojazdu uczestniczącego w ruchu drogowym podstawą sprawdzenia wymagań, o których mowa w ust. 1-16, są wartości rzeczywiste wymienionych wymiarów, z uwzględnieniem art. 61 ust. 6, 7 i 10 ustawy.

§ 3. 1. Dopuszczalna masa całkowita pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 2–19, nie może przekraczać w przypadku:

- 1) pojazdu składowego zespołu pojazdów:
 - a) przyczepy o jednej osi, z wyjątkiem naczepy – 10 ton,
 - b) przyczepy o dwóch osiach, z wyjątkiem naczepy – 18 ton,
 - c) przyczepy o liczbie osi większej niż dwie, z wyjątkiem naczepy – 24 tony;
- 2) zespołu pojazdów, złożonych z pojazdów mających łącznie co najmniej 5 osi, w którym pojazdem ciągnącym jest pojazd samochodowy – 40 ton, z wyjątkiem pojazdu członowego mającego 5 lub 6 osi składającego się z:
 - a) ciągnika siodłowego o dwóch osiach i naczepy o trzech osiach, uczestniczących w operacjach transportu intermodalnego, przewożących jeden lub więcej kontenerów lub wymiennych nadwozi, o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej do 45 stóp (13,72 m) – 42 tony,
 - b) ciągnika siodłowego o trzech osiach i naczepy o dwóch lub trzech osiach, uczestniczących w operacjach transportu intermodalnego, przewożących jeden lub więcej kontenerów lub wymiennych nadwozi, o maksymalnej długości całkowitej wynoszącej do 45 stóp (13,72 m) – 44 tony,
 - c) ciągnika siodłowego o dwóch osiach i naczepy o trzech osiach przystosowanej technicznie do operacji transportu intermodalnego, uczestniczących w operacjach transportu intermodalnego – 42 tony,
 - d) ciągnika siodłowego o trzech osiach i naczepy o dwóch lub trzech osiach przystosowanej technicznie do operacji transportu

intermodalnego, uczestniczących w operacjach transportu intermodalnego – 44 tony;

- 3) zespołu pojazdów mających 3 osie – 28 ton;
- 4) zespołu pojazdów mających 4 osie, składającego się z pojazdu samochodowego o dwóch osiach i przyczepy o dwóch osiach – 36 ton;
- 5) zespołu pojazdów mających 4 osie, składającego się z pojazdu samochodowego o trzech osiach i przyczepy o jednej osi – 35 ton; dopuszcza się 36 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w koła bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, o którym mowa w § 5b, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w koła bliźniacze, a największy nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 tony;
- 6) pojazdu członowego mającego 4 osie, składającego się ciągnika siodłowego o dwóch osiach i naczepy o dwóch osiach, jeżeli odległość pomiędzy osiami naczepy:
 - a) wynosi nie więcej niż 1,8 m – 36 ton,
 - b) wynosi więcej niż 1,8 m – 36 ton; dopuszcza się 38 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w koła bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, o którym mowa w § 5b;
- 7) pojazdu członowego mającego 4 osie, składającego się ciągnika siodłowego o trzech osiach i naczepy o jednej osi – 35 ton; dopuszcza się 36 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w koła bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, o którym mowa w § 5b, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w koła bliźniacze, a największy nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 tony;
- 8) pojazdu samochodowego o dwóch osiach – 18 ton;
- 9) autobusu o dwóch osiach – 19,5 tony;
- 10) pojazdu samochodowego o trzech osiach – 25 ton; dopuszcza się 26 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w koła bliźniacze lub koła pojedyncze wyposażone w szerokie opony (typu "Super Single") i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, o którym mowa w § 5b, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w koła bliźniacze, a największy nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 tony;
- 11) pojazdu samochodowego o liczbie osi większej niż trzy – 32 tony;

- 12) autobusu przegubowego o trzech osiach – 28 ton;
- 13) ciągnika rolniczego lub pojazdu wolnobieżnego wyposażonych w koła ogumione:
 - a) o dwóch osiach – 18 ton,
 - b) o trzech i więcej osiach – 24 tony– przy czym udział obciążenia osi kierowanej oraz osi napędowej w każdym stanie obciążenia ciągnika nie może być mniejszy niż 20% jego masy własnej;
- 14) zespołu pojazdów, w którym pojazdem ciągnącym jest wyposażony w koła ogumione pojazd wolnobieżny lub wyposażony w koła ogumione ciągnik rolniczy – masy wynikającej z sumy dopuszczalnych mas całkowitych pojazdów wchodzących w jego skład, która nie może przekraczać 40 ton.

2. Udział masy na oś lub osie napędowe pojazdu lub zespołu pojazdów nie może być mniejszy niż 25% ich rzeczywistej masy całkowitej.

3. W przypadku pojazdu uczestniczącego w ruchu drogowym podstawą sprawdzenia wymagań, o których mowa w ust. 1, są wartości rzeczywiste wymienionych mas.

4. Dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów uczestniczącego w ruchu drogowym ustala się dla:

- a) samochodu ciężarowego lub samochodu specjalnego z przyczepą – na podstawie sumy dopuszczalnych mas całkowitych pojazdu ciągnącego i przyczepy; tak ustalona dopuszczalna masa całkowita nie może przekraczać dopuszczalnej masy całkowitej określonej dla tego zespołu pojazdów w ust. 1;
- b) samochodu ciężarowego lub samochodu specjalnego z przyczepą ze sztywnym dyszlem (łącznie z przyczepą z osią centralną) – na podstawie sumy dopuszczalnych mas całkowitych pojazdu ciągnącego i przyczepy ze sztywnym dyszlem, pomniejszonej o wyższą wartość dopuszczalnego pionowego obciążenia sprzęgu pojazdu ciągnącego lub dopuszczalnego pionowego obciążenia sprzęgu przyczepy ze sztywnym dyszlem, a przy takich samych wartościach, o tę wartość; tak ustalona dopuszczalna masa całkowita

nie może przekraczać dopuszczalnej masy całkowitej określonej dla tego zespołu pojazdów w ust. 1;

- c) ciągnika siodłowego z naczepą – na podstawie sumy dopuszczalnych mas całkowitych ciągnika siodłowego i naczepy, pomniejszonej o wyższą wartość dopuszczalnego pionowego obciążenia sprzęgu ciągnika siodłowego lub dopuszczalnego nacisku naczepy na siodło ciągnika, a przy takich samych wartościach, o tę wartość; tak ustalona dopuszczalna masa całkowita nie może przekraczać dopuszczalnej masy całkowitej określonej dla tego zespołu pojazdów w ust. 1.

5. W przypadku, gdy dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów uczestniczącego w ruchu drogowym, określona w dokumencie rejestracyjnym pojazdu ciągnącego, jest mniejsza niż dopuszczalna masa całkowita ustalona w sposób wskazany dla tego zespołu w ust. 4, za dopuszczalną masę całkowitą zespołu pojazdów należy przyjąć masę określoną w dokumencie rejestracyjnym pojazdu ciągnącego.

6. Dopuszczalna masa całkowita pojazdu nie może przekroczyć maksymalnej masy całkowitej określonej przez producenta. Zasada ta dotyczy także dopuszczalnych nacisków osi, przy czym:

- 1) w przypadku pojazdów przeznaczonych do ciągnięcia przyczepy, producent może określić inną, wyższą wartość maksymalnego nacisku osi tylnej i maksymalnej masy całkowitej stosowaną wyłącznie podczas ciągnięcia przyczepy;
- 2) w przypadku wyposażenia pojazdu w urządzenia sprzęgające, producent podaje w jego pobliżu maksymalne statyczne obciążenia pionowe tego urządzenia;
- 3) suma maksymalnych nacisków osi nie może być mniejsza niż maksymalna masa całkowita pojazdu, a nacisk osi przedniej, przy maksymalnym nacisku na oś tylną oraz maksymalnej masie całkowitej pojazdu, nie może być mniejszy niż 30% maksymalnej masy całkowitej;

7. Dopuszczalna masa całkowita przyczepy z hamulcem, ciągniętej przez samochód osobowy, samochód ciężarowy i specjalny o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, nie może przekroczyć:

- a) wartości znamionowej urządzenia sprzęgającego,
- b) dopuszczalnej masy całkowitej tych pojazdów,
- c) maksymalnej masy ciągniętej określonej dla tych pojazdów przez producenta,
- d) 3500 kg,

z tym że w przypadku samochodu terenowego, zgodnie z definicją zawartą w załączniku II do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz. Urz. UE L 263 z 09.10.2007, str. 1, z późn. zm.), masa ta nie może przekroczyć 150% dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu ciągnącego przy jednoczesnym spełnieniu warunków określonych w lit. a, c i d.

8. Dopuszczalna masa całkowita przyczepy bez hamulca, ciągniętej przez samochód osobowy, samochód ciężarowy i specjalny o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t, nie może przekroczyć:

- a) wartości znamionowej urządzenia sprzęgającego,
- b) maksymalnej masy ciągniętej określonej dla tych pojazdów samochodowych przez producenta lub połowy ich masy własnej powiększonej o 75 kg, należy przyjąć mniejszą wartość,
- c) 750 kg.

9. Minimalne statyczne obciążenie pionowe urządzenia sprzęgającego nie może być mniejsze niż 4 % dopuszczalnej masy ciągniętej i mniejsze niż 25 kg, przy czym producent pojazdu podaje w instrukcji obsługi następujące dane:

- 1) maksymalne obciążenie urządzenia sprzęgającego;
- 2) miejsce mocowania tego urządzenia do konstrukcji pojazdu;
- 3) maksymalną odległość punktu sprzęgnięcia od osi tylnej pojazdu.

10. Dopuszczalna masa całkowita przyczepy z hamulcem, ciągniętej przez autobus nie może przekroczyć 3500 kg, a bez hamulca 750 kg, oraz nie może przekraczać dopuszczalnej masy całkowitej autobusu.

11. Zespół pojazdów składający się z samochodu osobowego i przyczepy, obciążonych do wartości maksymalnych mas całkowitych, powinien ruszyć z

miejsca co najmniej 5 razy w czasie 5 minut pod wzniesienie o nachyleniu 12%.

12. Wymagania dotyczące mas motocykli, motorowerów, pojazdów czterokołowych oraz przyczep do tych pojazdów określa załącznik XI do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) Nr 44/2014 z dnia 21 listopada 2013 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 168/2013 w odniesieniu do konstrukcji pojazdów i wymogów ogólnych dotyczących homologacji pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 25 z 28.01.2014, str. 1); stosuje się do pojazdów objętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trójkołowych o raz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52).

12a. Wymagania dotyczące mas motocykli, motorowerów, pojazdów czterokołowych oraz przyczep do tych pojazdów określa załącznik do dyrektywy Rady 93/93/EWG z dnia 29 października 1993 r. w sprawie mas i wymiarów dwu- i trzykołowych pojazdów silnikowych, przy czym dopuszczalna masa całkowita motocykla jednośladowego nie może przekroczyć maksymalnej masy całkowitej określonej przez producenta, a masa pojazdu nieobciążonego trzy- i czterokołowego, nie może przekraczać:

- 1) w przypadku pojazdów trójkołowych:
 - a) motorowery – 270 kg,
 - b) motocykle – 1000 kg (bez uwzględniania masy akumulatorów przy napędzie elektrycznym);
- 2) w przypadku pojazdów czterokołowych:
 - a) pojazdy czterokołowe lekkie – 350 kg,
 - b) pojazdy czterokołowe inne niż lekkie do przewozu osób – 400 kg,
 - c) pojazdy czterokołowe inne niż lekkie do przewozu rzeczy – 550 kg (bez uwzględniania masy akumulatorów przy napędzie elektrycznym),
 - stosuje się do pojazdu objętego świadectwem homologacji typu WE pojazdu wydanym zgodnie z Dyrektywą 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji

typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych i uchylająca dyrektywę Rady 92/61/EWG (Dz. Urz. WE L 124 z 9.05.2002, str. 1) albo zarejestrowane na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do dnia 1 stycznia 2016 r..

13. Dopuszczalna masa całkowita pojazdów trzy- i czterokołowych nie może przekroczyć maksymalnej masy całkowitej podanej przez producenta.

14. Dopuszczalna ładowność określona przez producenta dla pojazdów trzy- i czterokołowych nie może przekraczać w przypadku:

- 1) motoroweru trójkołowego – 300 kg;
- 2) pojazdu czterokołowego lekkiego – 200 kg;
- 3) motocykla trójkołowego:
 - a) do przewozu rzeczy – 1500 kg;
 - b) do przewozu osób – 300 kg;
- 4) pojazdu czterokołowego innego niż lekki:
 - a) do przewozu rzeczy – 1000 kg,
 - b) do przewozu osób – 200 kg.

15. Motocykle, motorowery i pojazdy czterokołowe mogą ciągnąć przyczepę o masie określonej przez producenta, ale nieprzekraczającej 50% masy pojazdu nieobciążonego.

16. Dopuszczalna masa całkowita ciągnika rolniczego o kołach ogumionych nie może przekraczać 14 ton, a jej udział na jedną z osi 10 ton. Udział obciążenia osi przedniej dla każdego stanu obciążenia ciągnika nie może być mniejszy niż 20% jego masy własnej; przepis stosuje się do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 kwietnia 2011 r.

17. Dopuszczalna masa całkowita przyczepy przeznaczonej do łączenia z ciągnikiem rolniczym lub pojazdem wolnobieżnym nie może przekraczać sumy dopuszczalnej masy wynikającej z dopuszczalnych nacisków osi i masy przypadającej na urządzenie sprzęgające.

18. Maksymalne statyczne obciążenie pionowe urządzenia sprzęgającego w ciągniku rolniczym nie może przekraczać 3000 kg, z wyjątkiem zaczepu kulowego, w przypadku którego wartość maksymalna nie może przekraczać 4000 kg, przy czym:

- 1) dopuszczalne statyczne obciążenie pionowe urządzenia sprzęgającego nie może przekraczać wartości określonej przez producenta ciągnika rolniczego oraz wartości określonej dla urządzenia sprzęgającego zgodnie z jego świadectwem homologacji;
- 2) nie może być przekroczony maksymalny nacisk osi tylnej pojazdu, z uwzględnieniem ust. 1 pkt 14.

19. Przepisy ust. 2 i 6 pkt 3 stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 31 marca 1998 r.

§ 4. 1. Odległość (d) między dwiema sąsiednimi osiami wchodzącymi w skład tej samej grupy osi nie może przekraczać 1,80 m.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 13 marca 2003 r., dla których odległość (d) między dwiema sąsiednimi osiami wchodzącymi w skład tej samej grupy osi nie może przekraczać 2,00 m.

3. Przepisu ust. 1 i 2 nie stosuje się do motocykli, motorowerów, pojazdów czterokołowych, samochodów osobowych i ciągników rolniczych.

§ 5. 1. Dopuszczalny nacisk osi nie może przekraczać w przypadku:

- 1) pojedynczej osi nienapędowej – 10 ton;
- 2) grupy osi składającej się z dwóch osi nienapędowych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości (d) między osiami składowymi:
 - a) mniejszej niż 1,00 m ($d < 1,00$) – 11 ton,
 - b) nie mniejszej niż 1,00 m i mniejszej niż 1,30 m ($1,00 \leq d < 1,30$) – 16 ton,
 - c) nie mniejszej niż 1,30 m i mniejszej niż 1,80 m ($1,30 \leq d < 1,80$) – 18 ton,
 - d) równej lub większej niż 1,80 m ($1,80 \leq d$) – 20 ton;

- 3) grupy osi składającej się z trzech osi nienapędowych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości (d) między osiami składowymi:
 - a) nie większej niż 1,30 m ($d \leq 1,30$) – 21 ton,
 - b) większej niż 1,30 m i nie większej niż 1,40 m ($1,30 < d \leq 1,40$) – 24 tony,
 - c) większej niż 1,40 m i nie większej niż 1,80 m lub w przypadku pojazdów, o których mowa w § 4 ust. 2, nie większej niż 2,00 m ($1,40 < d \leq 1,80$ lub 2,00) – 27 ton.
- 4) grupy osi składającej się z więcej niż trzech osi nienapędowych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep, przy odległości (d) między osiami składowymi:
 - a) nie większej niż 1,30 m ($d \leq 1,30$) – 7 ton dla każdej osi,
 - b) większej niż 1,30 m i nie większej niż 1,80 m lub w przypadku pojazdów, o których mowa w § 4 ust. 2, nie większej niż 2,00 m ($1,30 < d \leq 1,80$ lub 2,00) – 8 ton dla każdej osi; dopuszcza się 9 ton dla każdej osi, jeżeli jest ona wyposażona w koła bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne;
- 5) pojedynczej osi napędowej pojazdów, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 - 15 – 11,5 tony;
- 6) grupy osi składającej się z dwóch osi napędowych, przy odległości (d) między osiami składowymi:
 - a) mniejszej niż 1,00 m ($d < 1,00$) – 11,5 tony,
 - b) nie mniejszej niż 1,00 m i mniejszej niż 1,30 m ($1,00 \leq d < 1,30$) – 16 ton,
 - c) nie mniejszej niż 1,30 m i nie większej niż 1,80 m lub w przypadku pojazdów, o których mowa w § 4 ust. 2, nie większej niż 2,00 m ($1,30 \leq d \leq 1,80$ lub 2,00) – 18 ton; dopuszcza się 19 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w koła bliźniacze lub koła pojedyncze wyposażone w szerokie opony (typu "Super Single") i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, o którym mowa w § 5b, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w koła bliźniacze, a największy nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 tony;

- 7) grupy osi składającej się z dwóch osi pojazdów silnikowych, w której jedna oś składowa jest osią napędową, a druga osią nienapędową, przy odległości (d) między osiami składowymi:
- a) mniejszej niż 1,00 m ($d < 1,00$) – 11,5 tony,
 - b) nie mniejszej niż 1,00 m i mniejszej niż 1,30 m ($1,00 \leq d < 1,30$) – 16 ton,
 - c) nie mniejszej niż 1,30 m i nie większej niż 1,80 m lub w przypadku pojazdów, o których mowa w § 4 ust. 2, nie większej niż 2,00 m ($1,30 \leq d \leq 1,80$ lub 2,00) – 18 ton; dopuszcza się 19 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w koła bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, o którym mowa w § 5b, albo jeżeli każda z osi składowych jest wyposażona w koła bliźniacze, a największy nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 tony;
- 8) grupy osi składającej się z trzech osi pojazdów silnikowych, w której co najmniej jedna oś składowa jest osią napędową, przy odległości (d) między osiami składowymi:
- a) nie większej niż 1,30 m ($d \leq 1,30$) – 21 ton,
 - b) większej niż 1,30 m i nie większej niż 1,40 m ($1,30 < d \leq 1,40$) – 24 tony,
 - c) większej niż 1,40 m i nie większej niż 1,80 m lub w przypadku pojazdów, o których mowa w § 4 ust. 2, nie większej niż 2,00 m ($1,40 < d \leq 1,80$ lub 2,00) – 27 ton;
- 9) grupy osi składającej się z więcej niż trzech osi pojazdów silnikowych, w której co najmniej jedna oś składowa jest osią napędową, przy odległości (d) między osiami składowymi:
- a) nie większej niż 1,30 m ($d \leq 1,30$) – 7 ton dla każdej osi,
 - b) większej niż 1,30 m i nie większej niż 1,80 m lub w przypadku pojazdów, o których mowa w § 4 ust. 2, nie większej niż 2,00 m ($1,30 < d \leq 1,80$ lub 2,00) – 8 ton dla każdej osi; dopuszcza się 9 ton dla każdej osi, jeżeli jest ona wyposażona w koła bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, o których mowa w § 5b.;

2. Dopuszczalny nacisk każdej osi składowej wchodzącej w skład tej samej grupy osi, z zastrzeżeniem ust. 1 pkt 4 i pkt 9 oraz ust. 5, nie może przekraczać wartości:

$$NS = NG / n,$$

gdzie:

NS – dopuszczalny nacisk osi składowej wchodzącej w skład grupy osi [t],

NG – dopuszczalny nacisk grupy osi [t],

n – ilość osi składowych wchodzących w skład tej samej grupy osi.

3. W przypadku różnych odległości (d) między osiami składowymi wchodzącymi w skład tej samej grupy osi, dopuszczalny nacisk grupy osi nie może przekraczać wartości dopuszczalnej określonej w ust. 1 dla najmniejszej odległości (d) między osiami składowymi.

4. W przypadku pojazdu uczestniczącego w ruchu drogowym podstawą sprawdzenia wymagań, o których mowa w ust. 1, ust. 2, ust. 3 oraz ust. 5, są wartości rzeczywiste nacisków osi.

5. Oś, której nacisk lub wysokość w stosunku do drogi mogą być zmieniane za pomocą urządzenia zamontowanego na stałe w pojeździe, musi zostać odpowiednio automatycznie obciążona lub obniżona, jeżeli nacisk najbliższej (najbliższych) osi lub osi przedniej pojazdu samochodowego osiągnął wartość dopuszczalną. Obciążenie lub obniżenie osi powinno nastąpić po ruszeniu pojazdu najpóźniej do osiągnięcia prędkości 30 km/h.

§ 5a. Wymagania w zakresie zwrotności pojazdów i zespołów pojazdów określa pkt 7 w części B, pkt 6 w części C, pkt 3 w części D oraz dodatek 3 do załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1230/2012 z dnia z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dotyczących mas i wymiarów pojazdów silnikowych oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.

§ 5b. Warunki równoważności zawiesznień osi napędowej lub osi napędowych pojazdu określa załącznik III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1230/2012 z dnia z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w

odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dotyczących mas i wymiarów pojazdów silnikowych oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.”;

3) w § 7 ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Pojazd przystosowany do ciągnięcia przyczepy oraz przyczepa powinny być wyposażone w odpowiednie urządzenia sprzęgające, o których mowa w regulaminie nr 55 EKG ONZ, a dla połączeń elektrycznych odpowiednio w normach: PN-ISO 1724, PN-ISO 3731, PN-ISO 3732, PN-ISO 1185.”;

4) w § 8:

a) ust. 4 pkt 3a i 3b otrzymuje brzmienie:

„3a) każde miejsce siedzące pasażera pojazdu samochodowego wyposażone w poduszkę powietrzną powinno mieć ostrzeżenie przed montowaniem na tym miejscu fotelika bezpieczeństwa dla dziecka, tyłem do kierunku jazdy. Takie ostrzeżenie w formie piktogramu, któremu może towarzyszyć wyjaśnienie słowne, powinno być trwale zamocowane i umieszczone w taki sposób, aby było widoczne dla osoby montującej fotelik. Jeśli ostrzeżenie jest niewidoczne, podczas gdy zamknięte są drzwi pojazdu, należy umieścić dodatkową, stale widoczną wewnątrz pojazdu informację. Dotyczy pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 20 października 2007 r.;

3b) przepisu, o którym mowa w pkt 3a, nie stosuje się w odniesieniu do miejsca siedzącego wyposażonego w mechanizm, który automatycznie wykrywa obecność fotelika bezpieczeństwa dla dziecka, skierowanego tyłem do kierunku jazdy, a następnie uniemożliwia zadziałanie poduszki powietrznej;”;

b) ust. 4 pkt 7 otrzymują brzmienie:

„7) w samochodzie ciężarowym powinno być oddzielone od przestrzeni ładunkowej trwałą przegrodą o odpowiedniej wytrzymałości; przepis stosuje się do samochodu ciężarowego zarejestrowanego po raz pierwszy w okresie od dnia 30 maja 1999 r. do dnia 30 czerwca 2016 r. ”;

c) w ust. 4 po pkt 8 dodaje się pkt 9 i 10 w brzmieniu:

„9) w samochodzie ciężarowym o podrodzaju VAN, o maksymalnej masie całkowitej do 7,5 tony, powinno być oddzielone od przestrzeni ładunkowej trwałą przegrodą o wytrzymałości określonej w § 1 załącznika nr 14, z zastrzeżeniem pkt. 10; spełnienie tych wymagań powinno być potwierdzone

przez jednostkę uprawnioną do prowadzenia badań homologacyjnych typu WE pojazdu/typu pojazdu kategorii N; stosuje się do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 2016 r., w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym;

- 10) przestrzeń ładunkowa może być wyposażona tylko w elementy do mocowania ładunku przeznaczone do ochrony przewożonych osób w przypadku przemieszczenia się ładunku w czasie jazdy, w tym przy gwałtownym hamowaniu lub pokonywaniu zakrętu, o ile elementy te odpowiadają wymaganiom określonym w § 2 załącznika nr 14; spełnienie tych wymagań powinno być potwierdzone przez jednostkę uprawnioną do prowadzenia badań homologacyjnych typu WE pojazdu/typu pojazdu kategorii N; stosuje się do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 2016 r., w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym.”,

d) ust. 5 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) powinny być umocowane w taki sposób lub sporządzone z takiego tworzywa, aby w razie konieczności istniała możliwość wyjścia na zewnątrz pojazdu co najmniej przez jeden otwór okienny z każdej strony pojazdu; nie dotyczy bankowozu;”;

5) w § 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) zadymienie spalin pojazdu z silnikiem o zapłonie samoczynnym, mierzone przy swobodnym przyspieszaniu silnika w zakresie od prędkości obrotowej biegu jałowego do maksymalnej prędkości obrotowej, wyrażone w postaci współczynnika pochłaniania światła, nie przekraczało wartości umieszczonej na tabliczce znamionowej pojazdu;”;

b) po pkt 3 dodaje się pkt 3a w brzmieniu:

„ 3a) w przypadku braku określenia na tabliczce znamionowej wartości, o której mowa w pkt 3, zadymienie spalin pojazdu z silnikiem o zapłonie samoczynnym, mierzone przy swobodnym przyspieszeniu silnika w zakresie od prędkości obrotowej biegu jałowego do maksymalnej prędkości obrotowej, wyrażone w postaci współczynnika pochłaniania światła, nie przekraczało:

2,5 m⁻¹, 3,0 m⁻¹ – w przypadku pojazdów wyposażonych w silnik z turbodoładowaniem, 1,5 m⁻¹ – w przypadku pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 2008 r.”;

c) po ust. 1a dodaje się ust. 1b w brzmieniu:

„1b. Pojazd samochodowy powinien być wyposażony w wytrzymały układ kierowniczy, pozwalający kierującemu na łatwą, szybką i niezawodną zmianę kierunku ruchu pojazdu.”;

5) § 9a otrzymuje brzmienie:

„§ 9a. W samochodzie osobowym (kategorii M1) o rodzaju nadwozia AB, AC, AF, o których mowa w przepisach o homologacji pojazdów, mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na dostosowaniu do wymagań jak dla samochodów ciężarowych jeżeli pojazd spełnia wymagania, o których mowa w pkt 3.5., pkt 3.6. oraz pkt 3.8. części A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE, powodujące zmianę rodzaju pojazdu na samochód ciężarowy o podrodzaju van, o którym mowa w przepisach o rejestracji pojazdów.”;

6) po § 9a dodaje się § 9b-§ 9f w brzmieniu:

„§ 9b. W samochodzie ciężarowym o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony (kategorii N1) i samochodzie ciężarowym o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony (kategorii N2) o nadwoziu rodzaju BB, o których mowa w przepisach o homologacji pojazdów, mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na zmianie liczby siedzeń, jeżeli pojazd spełnia wymagania, o których mowa w pkt 3.5., pkt 3.6. oraz pkt 3.8. dla pojazdów kategorii N1, części A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE i spełnione są wymagania techniczne dotyczące wytrzymałości siedzeń i ich mocowania, kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, potwierdzone badaniami na zgodność z wymaganiami Regulaminów nr 14, 17 EKG ONZ, wykonanymi przez jednostkę uprawnioną. Siedzenia powinny być wyposażone w pasy bezpieczeństwa spełniające wymagania Regulaminu nr 16 EKG ONZ; z zastrzeżeniem § 9c.

§ 9c. W samochodzie ciężarowym (kategorii N1) o rodzaju nadwozia BB, o którym mowa w przepisach o homologacji pojazdów, mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na zmniejszeniu liczby miejsc (bez zmiany położenia pozostawionych siedzeń), jeżeli pojazd spełnia wymagania, o których mowa w pkt 3.5., pkt 3.6. oraz pkt 3.8. części A załącznika II do dyrektywy 2007/46/WE.

§ 9d. W samochodzie ciężarowym o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony (kategorii N1) i samochodzie ciężarowym o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony (kategorii N2) o nadwoziu rodzaju BB, o których mowa w przepisach o homologacji pojazdów, mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na zmianie liczby siedzeń powodującej zmianę rodzaju pojazdu na autobus, o którym mowa w przepisach o rejestracji pojazdu, jeżeli spełnione są wymagania techniczne dotyczące wytrzymałości siedzeń i ich mocowania, kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, potwierdzone badaniami na zgodność z wymaganiami Regulaminów nr 14, 17 lub 80 EKG ONZ, wykonanymi przez jednostkę uprawnioną. Siedzenia powinny być wyposażone w pasy bezpieczeństwa spełniające wymagania Regulaminu nr 16 EKG ONZ.

§ 9e. Naczepy przystosowane technicznie do operacji transportu intermodalnego powinny być oznakowane zgodnie z wymaganiami określonymi w normie PN-EN 13044-3.

§ 9f. W przypadku czterokołowca moc silnika nie powinna przekraczać 15 kW, a w przypadku czterokołowca lekkiego moc silnika innego niż o zapłonie iskrowym nie powinna przekraczać 4 kW.”;

7) w § 10 ust. 1 pkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2) oznakowane są cechami producenta pojazdu, na który wystawiono świadectwo homologacji typu pojazdu; o cechowanie to powinno być zgłoszone do jednostki uprawnionej w celu ewidencji;

3) oznakowane są cechami dostawcy producenta pojazdu, na który wystawiono świadectwo homologacji typu pojazdu; o cechowanie to powinno być zgłoszone do jednostki uprawnionej w celu ewidencji;”;

8) w § 11 w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) w prędkościomierz umieszczony w polu widzenia kierowcy i wyskalowany w km/h albo jednocześnie w km/h i mph oraz w licznik przebiegu pojazdu (drogomierz);”;

b) pkt 5e otrzymuje brzmienie:

„5e) w lusterka klasy IV i V po stronie pasażera – w odniesieniu do autobusu szkolnego zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 31

grudnia 2016 r., samochodu ciężarowego i pojazdu specjalnego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2000 r., z tym że:

- a) przepisu nie stosuje się do samochodu ciężarowego i pojazdu specjalnego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 t, w przypadku, gdy nie jest możliwe zamontowanie lusterek klasy V w sposób gwarantujący spełnienie następujących warunków:
 - żadna część lusterka nie znajduje się w odległości mniejszej niż 2,00 m od podłoża, niezależnie od pozycji ustawienia lusterek, gdy pojazd znajduje się pod obciążeniem odpowiadającym jego dopuszczalnej masie całkowitej oraz
 - lusterko jest w pełni widoczne z miejsca kierowcy,
 - b) obowiązek uważa się za spełniony, jeżeli dla pojazdu wyposażonego po stronie pasażera w lusterka szerokokątne i bliskiego widzenia, kombinacja pola widzenia odpowiada co najmniej 95% całkowitego pola widzenia na poziomie podłoża lusterek klasy IV i co najmniej 85% pola widzenia na poziomie podłoża lusterek klasy V; spełnienie tych wymagań powinno być potwierdzone dokumentem wydanym przez jednostkę uprawnioną,
 - c) jeżeli niemożliwe jest zainstalowanie lusterek klasy IV i V po stronie pasażera lub ich instalacja powodowałaby nadmierne koszty, obowiązek uważa się za spełniony dla pojazdu wyposażonego w dodatkowe lusterka lub inne urządzenia do pośredniego widzenia, których kombinacja pola widzenia odpowiada co najmniej 95% całkowitego pola widzenia na poziomie podłoża lusterek klasy IV i co najmniej 85% pola widzenia na poziomie podłoża lusterek klasy V; spełnienie tych wymagań powinno być potwierdzone dokumentem wydanym przez jednostkę uprawnioną;”,
- c) po pkt 5e dodaje się pkt 5f w brzmieniu:

„5f) w lusterka klasy VI po stronie kierowcy i pasażera – w odniesieniu do autobusu szkolnego zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2016 r., z tym, że:

- a) lusterka powinny być tak umieszczone, aby kierowca siedzący na miejscu przewidzianym dla niego w pozycji normalnej, widział dokładnie i wyraźnie obszar drogi z przodu oraz z boków pojazdu,
- b) lusterka powinny być widoczne dla kierowcy przez szybę przednią w polach oczyszczanych przez wycieraczki. Jeżeli z przyczyn konstrukcyjnych lusterka nie mogą być widoczne przez szybę przednią, mogą być widoczne dla kierowcy przez szyby boczne pod warunkiem spełnienia wymagań w zakresie widoczności określonych w niniejszym rozporządzeniu,
- c) jeżeli dolna krawędź lusterka znajduje się na wysokości nie większej niż 2,00 m od podłoża, lusterko nie może wystawać poza obrys pojazdu więcej niż 250 mm,
- d) wartość promienia „r” dla lusterka nie może być mniejsza niż 200 mm,
- e) jeżeli ze względów konstrukcyjnych nie mogą być spełnione powyższe wymagania przy zastosowaniu lusterek klasy VI, można wykorzystać w tym celu urządzenia widzenia pośredniego typu kamera-monitor, zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach Unii Europejskiej dotyczących badań homologacyjnych lub regulaminie EKG ONZ nr 46,

– spełnienie tych wymagań powinno być potwierdzone dokumentem wydanym przez jednostkę uprawnioną.”,

d) pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9) w zagłówki na każdym zewnętrznym przednim siedzeniu; przepis stosuje się do samochodu osobowego (kategorii M1), samochodu ciężarowego o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony (kategorii N1), autobusu o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony (kategorii M2) oraz samochodu specjalnego o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5

tony wymienionych kategorii, zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1995 r.; pojazdy samochodowe mogą być wyposażone w zagłówki, spełniające wymagania Regulaminu nr 17 lub 25 EKG ONZ, na innych siedzeniach, niż zewnętrzne przednie,;”;

9) w § 18:

a) w ust. 1 dodaje się pkt 15 w brzmieniu:

„15) oznakowaną przestrzeń przeznaczoną dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim, która:

- a) umożliwia przewóz co najmniej jednej osoby na wózku inwalidzkim przodem lub tyłem do kierunku jazdy,
- b) jest wyposażona w pas bezpieczeństwa ze zwijaczem i blokadą, umożliwiającą zapięcie pasażera wraz z wózkiem, a dostęp do niej jest zapewniony przez urządzenie do załadunku i wyładunku będące na wyposażeniu autobusu;

w przestrzeni tej mogą być umieszczone siedzenia składane, o ile zachowane będą powyższe warunki, gdy siedzenia są złożone; dotyczy autobusu miejskiego rejestrowanego po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2016 r.”;

b) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przepisu ust. 1 pkt 5, 6, 8 i 11 nie stosuje się do autobusu miejskiego używanego w komunikacji miejskiej lub miejskiej i podmiejskiej lub w przewozach okazjonalnych wykonywanych w granicach administracyjnych miasta i gminy.”;

10) po § 20 dodaje się § 20a w brzmieniu:

„§ 20a. Wymiary wyjść, przejść, siedzeń oraz odstępów między siedzeniami określa załącznik Nr 7a do rozporządzenia.”;

11) w § 22 ust. 1 pkt 6 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) umożliwia przewóz co najmniej jednej osoby na wózku inwalidzkim przodem lub tyłem do kierunku jazdy,;”;

12) w § 23:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Autobus powinien być przebadany przez producenta z wynikiem pozytywnym w zakresie stateczności ruchu po rozerwaniu jednej z opon kół osi przedniej; nie dotyczy typu homologowanego w zakresie hamowania według Regulaminu nr 13 EKG ONZ zgodnie z co najmniej 11 serią poprawek.”,

b) w ust. 4:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) przyrząd kontrolny - tachograf samochodowy o zakresie pomiarowym co najmniej do 125 km/h - o ile jest wymagany; ”,

– pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) ogranicznik prędkości o nastawionej prędkości granicznej 100 km/h - o ile jest wymagany;”,

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) opony homologowane według Regulaminu nr 54 EKG ONZ; nie dopuszcza się opon bieżnikowanych na osiach z kołami pojedynczymi, o ile osie te nie są osiami składowymi, oraz nie dopuszcza się na żadnej z osi opon o pogłębionych (nacinanych) rowkach bieżnika;”,

– w pkt 7 po lit. b dodaje się lit. c w brzmieniu:

„c) pozostałych autobusów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony – po dniu 20 października 2007 r.”;

13) w § 24 w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) co najmniej dwoje drzwi z każdego boku nadwozia lub dwoje drzwi z prawej strony, jedno z lewej strony i jedno z tyłu nadwozia umożliwiające, tylko w razie konieczności, wyjście na zewnątrz;”,

b) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) ogumione koło zapasowe lub zestaw naprawczy;”;

14) w § 33 po ust. 3 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Pojazd patrolu rozminowania saperckiego powinien być oznakowany pasem wyróżniającym barwy białej i umieszczonym po obu stronach pojazdu napisem „PATROL SAPERSKI”. Na dachu pojazdu może być umieszczony świetlny napis „PATROL SAPERSKI” barwy czarnej na białym tle.”;

15) w § 38 w ust. 2 w pkt 2 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) hol giętki do holowania motocykla i hol sztywny do holowania pojazdu, o konstrukcji wykluczającej potrzebę użycia niesprawnego układu kierowniczego lub niesprawnych hamulców uszkodzonych pojazdów,”;

16) w § 43 po ust. 2 dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. Przepisu ust. 1 pkt 8 nie stosuje się do ciągników rolniczych.”;

17) w § 45 w ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) maksymalna prędkość konstrukcyjna ciągnika rolniczego i leśnego nie przekraczała o więcej niż 3 km/h wartości 40 km/h, zmierzonej zgodnie z przepisami o homologacji pojazdów; nie dotyczy ciągnika kategorii T5.”;

18) w § 45 w ust. 3 po punkcie 1 dodaje się punkt 1a w brzmieniu:

„1a) przyczepy ciężarowej rolniczej o szerokości nieprzekraczającej 3,00 m, jeżeli jest wyposażona w opony specjalne, a przekroczenie szerokości 2,55 m może wynikać jedynie z szerokości zamontowanych opon specjalnych,”;

19) w § 46:

a) ust. 1 pkt 1 lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) co najmniej dwa lusterka zewnętrzne, jedno po lewej, a drugie po prawej stronie pojazdu, zapewniające strefę widoczności drogi do tyłu co najmniej:

– w przypadku pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 kwietnia 2011 r.:

– – o szerokości 2,5 m w lewo od bocznego obrysu pojazdu ciągniętego w odległości 10 m od oczu kierowcy,

– – o szerokości 3,5 m w prawo od bocznego obrysu pojazdu ciągniętego w odległości 30 m od oczu kierowcy, przy czym w odległości 4 m od oczu kierowcy odległość ta powinna wynosić 0,75 m,

– w przypadku pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 31 marca 2011 r.:

– – o szerokości 1 m po obu stronach od bocznego obrysu pojazdu ciągniętego w odległości 4 m od oczu kierowcy aż po horyzont oraz

– – o szerokości 5 m po obu stronach od bocznego obrysu pojazdu ciągniętego w odległości 30 m od oczu kierowcy aż po horyzont,”;

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1b w brzmieniu:

„1b. Nie jest wymagane wyposażenie ciągnika rolniczego zarejestrowanego przed 31 grudnia 1993 r. w lusterka zewnętrzne, jeżeli pojazd ten nie posiada kabiny lub ramy ochronnej.”;

20) w § 53 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2:

– pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) jedno światło mijania barwy białej, umieszczone z przodu w pionowej płaszczyźnie symetrii pojazdu, nie niżej niż 500 mm oraz nie wyżej niż 1200 mm od powierzchni jezdni, oświetlające drogę na odległość co najmniej 30 m przed pojazdem przy dobrej przejrzystości powietrza oraz spełniające wymagania określone w § 13 ust. 1 pkt 4;”;

– dodaje się pkt 5 w brzmieniu:

„5) jedno światło hamowania „stop” barwy czerwonej, umieszczone z tyłu pojazdu nie niżej niż 250 mm i nie wyżej niż 1500 mm od powierzchni jezdni; dotyczy pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2009 r.”;

b) w ust. 3:

– pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1) jedno światło drogowe barwy białej, umieszczone z przodu, w pionowej płaszczyźnie symetrii pojazdu;

2) jedno światło pozycyjne przednie, barwy białej, umieszczone w pionowej płaszczyźnie symetrii pojazdu, umieszczone z przodu nie niżej niż 350 mm i nie wyżej niż 1200 mm od powierzchni jezdni;”;

– uchyla się pkt 4.

21) w § 57 po ust. 3 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. W samochodzie ciężarowym do wywozu śmieci, którego tylna część jest przystosowana do załadunku śmieci, dopuszcza się niespełnienie wymagań określonych w § 7 ust. 4, § 1 ust. 2 załącznika nr 5, § 4-6 załącznika nr 10 do rozporządzenia oraz w zakresie świateł zewnętrznych pojazdu wymagań określonych w lp. 3b, 4, 7, 8, 12, 13, 14, 15, 21a § 2 załącznika nr 6 do rozporządzenia.”;

22) w § 58 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1 . Pojazdy zarejestrowane przed terminami określonymi w przepisach § 2 ust. 14 i 15, § 3 ust. 19, § 7 ust. 4 pkt 6, § 11 ust. 1 pkt 18 i 19 oraz § 23 ust. 4 pkt 7 mogą spełniać wymagania zawarte w tych przepisach.”;

- 23) załącznik nr 4 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia;
- 24) załącznik nr 6 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia;
- 25) po załączniku Nr 7 dodaje się załącznik Nr 7a w brzmieniu określonym w załączniku nr 3 do niniejszego rozporządzenia;
- 26) załącznik Nr 12 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 4 do niniejszego rozporządzenia;
- 27) załącznik Nr 14 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 5 do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Do dnia 30 czerwca 2016 r. dopuszcza się wyposażenie motoroweru w światła drogowe, mijania lub pozycyjne przednie o barwie żółtej selektywnej.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r., z wyjątkiem § 1 pkt 2, który wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2016 r.

MINISTER

INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

W porozumieniu:

**MINISTER SPRAW
WEWNĘTRZNYCH**

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

WYMAGANIA DOTYCZĄCE TABLICZKI ZNAMIONOWEJ

§ 1. Tabliczka znamionowa powinna być umieszczona przez producenta albo przez jego upoważnionego przedstawiciela. W przypadku braku tabliczki znamionowej mają zastosowanie odrębne przepisy o tabliczce zastępczej.

§ 2. 1. Tabliczka znamionowa powinna być trwale przymocowana w widocznym i łatwo dostępnym miejscu na części, która nie daje się łatwo usunąć lub wymienić. Powinna ona podawać w sposób czytelny i nieścieralny informacje w następującej kolejności:

- 1) nazwa producenta;
- 2) numer świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub numer świadectwa homologacji typu pojazdu;
- 3) numer identyfikacyjny pojazdu VIN, a w razie jego braku – rozpoznawczy numer podwozia/nadwozia pojazdu;
- 4) maksymalna masa całkowita pojazdu, a w przypadku motocykli i motorowerów zamiast maksymalnej masy całkowitej homologowany poziom hałasu zewnętrznego na postoju w dB (A) przy prędkości obrotowej wyrażonej w obr/min;
- 5) maksymalna masa całkowita zespołu pojazdów w przypadku pojazdu samochodowego przeznaczonego do ciągnięcia przyczepy;
- 6) maksymalne obciążenia osi podane w kolejności od przodu do tyłu;
- 7) w przypadku przyczepy i naczepy, maksymalne obciążenie pionowe na urządzenie sprzęgające;
- 8) jeżeli wartości maksymalne mas i obciążeń są większe niż dopuszczalne, to należy podawać również te wartości; dane powinny być wówczas podane w dwóch kolumnach: dopuszczalne – po lewej i maksymalne – po prawej stronie. W nagłówku lewej kolumny podaje się kod państwa, w którym pojazd ma zostać zarejestrowany; dotyczy pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 1 maja 2016 r.;
- 9) W przypadku pojazdów kategorii N3, O3 lub O4 podaje się również maksymalną masę całkowitą na grupę osi. Pozycję dotyczącą „grupy osi” oznacza się literą „T”; dotyczy pojazdów rejestrowanych po raz pierwszy po dniu 1 maja 2016 r.;
- 10) producent może podać dodatkowe dane, zamieszczając je poniżej lub obok, poza wyraźnie zaznaczonym prostokątem zawierającym jedynie dane przewidziane w pkt 1–8;
- 11) w odniesieniu do ciągników rolniczych rejestrowanych po raz pierwszy po dniu 20 października 2007 r. mają zastosowanie pkt 1, 2 i 3 z zastrzeżeniem, że numer powinien być umieszczony na podwoziu lub innym podobnym podstawowym elemencie konstrukcyjnym na przedniej prawej stronie pojazdu, oraz pkt 4 z zastrzeżeniem pkt 11;
- 12) wysokość znaków dla numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) nie powinna być mniejsza niż 4 mm, dla pozostałych informacji nie powinna być mniejsza niż 2 mm.
- 13) w odniesieniu do ciągników rolniczych rejestrowanych po raz pierwszy po dniu 20 października 2007 r. na tabliczce znamionowej powinny znajdować się także następujące dane:
 - a) typ ciągnika,
 - b) najmniejsza i największa wartość maksymalnej masy całkowitej ciągnika,
 - c) maksymalny nacisk każdej osi ciągnika w zależności od możliwych typów opon, w jakie można dany ciągnik wyposażyć,
 - d) maksymalne masy ciągniętej przyczepy (przyczep).

2. W przypadku motocykli i motorowerów obowiązuje podanie danych wymienionych w ust. 1 pkt 1–4, przy czym dane określone w ust. 1 pkt 2 i 4 mogą być umieszczone poza tabliczką znamionową.

WARUNKI SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE ŚWIATEL ZEWNĘTRZNYCH POJAZDU SAMOCHODOWEGO
I PRZYCZEPY

§ 1. 1. Zespół dwóch niezależnych lub zgrupowanych świateł, takich samych lub różnych, lecz o jednakowym przeznaczeniu i jednakowej barwy, uważa się za jedno światło, jeżeli rzut ich powierzchni świetlnych na płaszczyznę poprzeczną zajmuje co najmniej 60% powierzchni najmniejszego prostokąta opisanego na rzutach tych powierzchni świetlnych oraz pod warunkiem, że światła te zostały homologowane jako światło typu D (zgodnie z oznaczeniem homologacyjnym); nie stosuje się do świateł drogowych, świateł mijania i świateł przeciwmgławych przednich.

2. Ilekroć w niniejszych przepisach jest mowa o „odległości rozmieszczenia świateł”, należy przez to rozumieć, że:

- 1) największą wysokość mierzy się od płaszczyzny jezdni do najwyższego punktu powierzchni świetlnej przy pojeździe nieobciążonym;
- 2) najmniejszą wysokość mierzy się od płaszczyzny jezdni do najniższego punktu powierzchni świetlnej przy pojeździe nieobciążonym;
- 3) odległość od bocznego obrysu pojazdu mierzy się do najbardziej odległego od podłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu punktu powierzchni świetlnej;
- 4) odległość od przedniego lub tylnego obrysu pojazdu mierzy się do najbardziej wysuniętego odpowiednio do przodu lub do tyłu punktu powierzchni świetlnej;
- 5) odległość między dwoma światłami skierowanymi w tę samą stronę mierzy się między najbliższymi punktami rzutów ich powierzchni świetlnych na płaszczyznę prostopadłą do osi tych świateł.

3. Powierzchnia świetlna oznacza dla świateł widoczną powierzchnię wysyłającą światło, a dla świateł odbłaskowych – widoczną powierzchnię odbijającą światło.

4. Boczny obrys pojazdu oznacza płaszczyznę równoległą do podłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu, przechodzącą przez najdalej wysunięty punkt na zewnątrz pojazdu, z wyjątkiem lusterek, świateł bocznych i elementów elastycznych (§ 2 ust. 2 rozporządzenia).

5. Przedni lub tylny obrys pojazdu oznacza pionową płaszczyznę prostopadłą do podłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu, przechodzącą przez najdalej wysunięty odpowiednio do przodu lub do tyłu punkt pojazdu.

6. Przewidziane w § 2 kol. 12 i 13:

- 1) kontrolny sygnał włączenia, który wskazuje, że urządzenie zostało włączone, ale nie wskazuje, czy działa ono normalnie;
- 2) kontrolny sygnał działania, który wskazuje, że urządzenie zostało włączone i działa normalnie,

jeśli są to sygnały świetlne, powinny być umieszczone w miejscu zapewniającym kierowcy dobrą ich widoczność i nie powinny utrudniać obserwacji drogi; kontrolny sygnał włączenia może być zastąpiony kontrolnym sygnałem działania; jeżeli umieszczenie kontrolnego sygnału włączenia jest zabronione, nie oznacza to, że zabronione jest umieszczenie kontrolnego sygnału działania.

§ 2. Światła zamontowane na pojeździe powinny odpowiadać warunkom podanym w poniższej tabeli:

Lp.	Rodzaj światła	Liczba świateł				Barwa	Rozmieszczenie na pojeździe [mm]				Sygnał kontroly		Połączenia elektryczne	Własności świetlne	Inne warunki
		pojazdy samochodowe, z wyjątkiem motocykli	motocykle ¹⁾	ciągniki*	przyczepy		na długości	na szerokości ¹⁾	na wysokości	inne wymagania	włączenia	działania			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	Drogowe	2 lub 4, ponadto jeśli pojazd jest wyposażony w 4 światła chowane, dopuszcza się 2 dodatkowe światła drogowe do ostrzegawczej sygnalizacji świetlnej	1 lub 2 ²⁾	2 lub 4	-	biała	z przodu w taki sposób, aby wysłane światło nie oświecało kierującego bezpośrednio lub przez odbicie od elementów pojazdu	w ciągnikach rolniczych nie mogą być bliżej od bocznego obrysu niż światła mijania	-	-	obowiązkowy - świetlny niemięgący barwy niebieskiej	-	1) powinny być włączone wszystkie równocześnie lub parami, 2) przełączenie świateł mijania na światła drogowe musi powodować włączenie co najmniej jednej pary świateł drogowych, 3) przełączenie świateł drogowych na światła mijania musi powodować równocześnie wyłączenie wszystkich świateł drogowych, 4) włączenie świateł drogowych nie jest możliwe, jeśli nie są włączone światła pozycyjne, z wyjątkiem krótkotrwałego włączania jako ostrzegawczego sygnału świetlnego	1) powinny dostatecznie oświetlać drogę co najmniej na 100 m przed pojazdem przy dobrej przejrzystości powietrza, 2) suma światłości wszystkich świateł drogowych nie może być mniejsza niż 30 000 cd ³⁾ (dla motocykli -12 500 cd) i nie może przekraczać 225 000 cd (dla motocykla i ciągnika)	w razie wyposażenia pojazdu w cztery światła drogowe, gdy jedna z par świateł przeznaczona jest wyłącznie do świateł drogowych, dopuszcza się, aby zmieniła ona swe ustawienie w zależności od kąta obrotu kierownicy, przy czym obrót świateł powinien następować wokół osi pionowej, stosuje się to również do światła drogowego motocykla i ciągnika
2	Mijania	2	1 lub 2 ³⁾	2 ¹⁰⁾	-	biała	z przodu jak lp. 1	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu; wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm ^{12a)} (nie stosuje się to do motocykla i ciągnika)	500+-1200, dla samochodów ciężarowych terenowych o nmc powyżej 12 t (kat. N1G) oraz ze względów konstrukcyjnych dla ciągników dopuszcza się największą wysokość 1500 mm	-	dopuszcza się sygnał świetlny niemięgący barwy zielonej	-	1) wyłączenie świateł mijania musi powodować równocześnie wyłączenie wszystkich świateł drogowych, 2) światła mijania mogą pozostać włączone razem ze światłami drogowymi, 3) włączenie świateł mijania nie jest możliwe, jeśli nie są włączone światła pozycyjne, z wyjątkiem krótkotrwałego włączania światła jako ostrzegawczego sygnału świetlnego	powinny dostatecznie oświetlać drogę co najmniej na 40 m przed pojazdem przy dobrej przejrzystości powietrza ⁷⁾	1) powinny być asymetryczne i oświetlać drogę po prawej stronie na większą odległość niż po lewej stronie ^{6a)} , 2) jeżeli światła mijania wykorzystują jako źródło światła moduły LED lub strumień świetlny źródła światła zastosowanego w światłach mijania przekracza wartość 2000 lumenów to reflektor pochylony reflektorów pojazdu musi działać automatycznie, 3) jeżeli strumień świetlny źródła światła zastosowanego w światłach mijania przekracza wartość 2000 lumenów to urządzenie do oczyszczania reflektorów przednich jest obowiązkowe.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
3	Kierunkowskazy:														
3a	przednie	2	2 ⁵⁾	2 ³⁸⁾	-	Żółta samochodowa	z przodu (dla ciągnika z przodu lub z boku, przy czym dla umieszczonego z boku maks. 1800 mm od przedniego obrysu ciągnika; dopuszcza się 2600 mm ze względów konstrukcyjnych)	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu (z wyjątkiem świateł ciągnika umieszczonych z przodu); wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm ⁴⁾ (dla motocykla jednośladowego 240 mm, dla ciągnika 500 mm)	350+-1500 ³⁾ 38) 40)	nie bliżej niż 40 mm od światła mijania lub przeciwniebieskiego ⁵⁾	-	obowiązkowy; może to być sygnał świetlny migający barwy zielonej lub akustyczny albo oba równocześnie; w przypadku niesprawności działania jakiegokolwiek kierunkowskazu, z wyjątkiem kierunkowskazów bocznych, sygnał optyczny powinien albo nie świecić albo świecić w sposób ciągły albo migać z wyraźnie zmienioną częstotliwością; sygnał akustyczny powinien być wyraźnie słyszalny i w wymienionych wyżej warunkach powinien znacznie zmniejszyć częstotliwość; jeżeli pojazd jest przystosowany do ciągnięcia przyczepy, to powinien mieć sygnał działania kierunkowskazów przyczepy, chyba że sygnał kontrolny pojazdu ciągnącego pozwala na wykrycie uszkodzenia jednego ze świateł zespołu pojazdów	1) włączanie kierunkowskazów powinno być niezależne od włączenia innych świateł, 2) wszystkie kierunkowskazy umieszczone z jednej strony pojazdu powinny być włączone i wyłączane jednym wyłącznikiem oraz powinny migać z jedną częstotliwością w fazie 1) powinny migać z równomierną częstotliwością 90 ± 30 cykli na minutę, 2) włączenie świateł powinno nastąpić z opóźnieniem nie większym niż 1 s, a pierwsze wyłączenie z opóźnieniem większym niż 1,5 s od uruchomienia przełącznika kierunkowskazów, 3) w przypadku uszkodzenia, innego niż zwarcie, jednego ze świateł, pozostałe muszą migać, ale częstotliwość może różnić się od wymaganej	jeżeli pojazd ciągnie przyczepę, włączenie kierunkowskazów na pojeździe ciągnącym powinno powodować włączenie kierunkowskazów umieszczonych na przyczepie	
3b	tyłne	2 ¹²⁾	2 ⁶⁾	2	2 ¹²⁾	Żółta samochodowa	z tyłu (dla ciągnika z przodu lub z boku)	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu (z wyjątkiem świateł dodatkowych); wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm ⁴⁾ (dla motocykla jednośladowego 180 mm, dla ciągnika 500 mm)	350+-1500 ³⁾ 38) 40)	-					

3c	boczne	2 ⁽¹⁾	2 ⁽²⁾	brak lub 2	-	żółta samocho- dowa	na obu bokach; odległość środka najbardziej do przodu wysuniętego punktu powierzchni światłej od przedniego obrysu nie może przekraczać 1800 mm ⁽³⁾ (nie stosuje się tego do motocykla)	wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm ⁽⁶⁾	500÷1500 ⁽⁵⁾ , dla samochodów osobowych (kat. M) dopuszcza się najmniejszą wysokość 350 mm	opcjonalnie do trzech lamp kat. 5 albo jedna lampa kat. 6 na stronie przyczepty kat. O2, O3, O4, której długość przekracza 9m. Lampy kat. 5 powinny być rozmiszczone w rownych odstępach na całej długości przyczepty. Lampa kat. 6 powinna być umieszczona w obszarze między pierwszą, a ostatnią czwartą częścią długości przyczepty				
3d	przednio- -tylne	-	-	2 ⁽⁹⁾	-	żółta samocho- dowa	jak w lp. 3a i 3b	jak w lp. 3a i 3b	jak w lp. 3a i 3b	jak w lp. 3a i 3b				

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
4	Hamowania „stop”:														
4a	kategorii S1 lub S2 (zgodnie z oznaczeniem homologacyjnym)	2 ⁽¹⁷⁾⁽³³⁾	1. lub 2. z tym że dla motocykla trójkołowego musi być dwa światła	2	2 ⁽³³⁾	czerwona	z tyłu	dla samochodów osobowych (kat. M) nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu; dla motocykla brak wymagań, dla pozostałych pojazdów wzajemna odległość świateł umieszczonych po lewej i po prawej stronie pojazdu nie może być mniejsza niż 600 mm (dla ciągnika 500 mm) ⁷⁾	350÷1500 ⁽³⁵⁾⁽⁴⁰⁾ dla motocykla najmniejsza wysokość wynosi 250 mm	-		dopuszcza się sygnał świetlny nieniądący, zapalający się w razie niesprawności światła hamowania „stop”	powinno zapalać się w momencie uruchomienia hamulca roboczego	światłość powinna być wyraźnie większa niż światłość świateł pozycyjnych tylnych	
4b	kategorii S3 lub S4 (średkowe zgodnie z oznaczeniem homologacyjnym) obecność obowiązkowa dla pojazdów kategorii M1 zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 2003 r.; obecność obowiązkowa dla pojazdów kategorii N1 z wyłączeniem pojazdów z otwartą przestrzenią ładunkową, zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2012 r.	1 ⁽²⁹⁾	-	-	1 ⁽²⁹⁾	czerwona	z tyłu	środek światła powinien leżeć w środkowej części płaszczyzny pojazdu ⁽³⁵⁾	dolna krawędź powierzchni świetlnej nie niżej niż 150 mm poniżej dolnej krawędzi szyby tylnego okna lub nie mniej niż 850 mm od nawierzchni; dolna krawędź powierzchni świetlnej powyżej górnych krawędzi świateł S1 lub S2	-			-	1) nie może być łączone z innym światłem, 2) może być umieszczone na zewnątrz lub wewnątrz pojazdu, 3) jeśli jest umieszczone wewnątrz pojazdu, nie powinno być uciążliwe dla kierowcy przez odbicie od zwierciadeł lub innych powierzchni odbijających (np. tylnej szyby)	
5	Oświetlające tylną tablicę rejestracyjną	liczba taka, aby zapewniała dobre oświetlenie tablicy rejestracyjnej	biała	-	-	-	-	-	-	w sposób zapewniający oświetlenie miejsca umieszczenia tylnej tablicy rejestracyjnej	dopuszcza się, z tym że funkcję tę powinien spełniać sygnał przewidziany dla świateł pozycyjnych	-	powinno zapewniać możliwość odczytania znaków na tablicy rejestracyjnej w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 20 m	nie może być bezpośrednio widoczne z tyłu pojazdu z odległości większej od 25 m	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
6	Pozycyjne przednie	2	1 lub 2	2 ⁽¹⁴⁾	2 ⁽⁴⁴⁾	biała, a dla motocykli biała lub żółta samochodowa ⁴⁷⁾	z przodu ⁽⁸⁾	nie dalej niż 400 mm ⁽⁹⁾ od bocznego obrysu pojazdu; wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm (dla ciagnika 500 mm) ⁽⁷⁾⁽²⁸⁾	350÷1500 ⁽⁸⁾⁽⁴⁰⁾	-	obowiązkowy -światły niemi-gający barwy zielonej; sygnał ten nie jest wymagany, jeżeli oświetlenie tablicy rozdzielczej może włączać się i wyłączać tylko równocześnie ze światłami pozycyjnymi przednimi i tylnymi	-	-	powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 300 m, jeżeli są jedynymi światłami włączonymi na pojeździe	-
7	Pozycyjne tylne	2 ⁽⁴⁴⁾	1 lub 2	2	2 ⁽⁴⁴⁾	Czerwona	z tyłu ⁽³⁰⁾	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu (z wyjątkiem świateł dodatkowych); wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm ⁽⁷⁾⁽²⁸⁾	350÷1500 ⁽⁸⁾⁽³⁵⁾⁽⁴⁰⁾	-	obowiązkowy - jego funkcję powinien spełniać sygnał przewidziany dla światła pozycyjnych przednich	-	-	powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 300 m	-
8	Odblaskowe tylne inne niż trójkątne	2	1 lub 2	2 (lub 4 ⁽¹⁾ - jeśli dwa nie mogą spełnić wymagań co do rozmieszczenia i widoczności)	2 ⁽²¹⁾	Czerwona	z tyłu ⁽³⁰⁾	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu; wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm ⁽⁷⁾⁽²⁸⁾	250÷900 ⁽²⁾⁽⁴¹⁾ 400÷900 ⁽⁴¹⁾ (dla ciągników nie więcej niż 400 mm)	-	-	-	-	powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 150 m, jeżeli są oświetlone światłem drogowym innego pojazdu	1) kształt - inny niż trójkąt, 2) powierzchnia świetlna może mieć wspólną część z powierzchnią świetlną innego światła tylnego
9	Odblaskowe tylne trójkątne	-	-	-	2	Czerwona	z tyłu	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu; wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm ⁽⁷⁾	250÷900 ⁽²¹⁾	-	-	-	-	powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 150 m, jeżeli są oświetlone światłem drogowym innego pojazdu	1) kształt - trójkąt równoboczny zwrócony wierzchołkiem do góry, 2) wewnątrz trójkąta może znajdować się powierzchnia świetlna odpowiadająca wymaganiom określonym w załączniku nr 5 do regulaminu nr 3 EKG ONZ
10	Odblaskowe przednie	2	1 lub 2	-	2	Biała	z przodu ⁽⁸⁾	nie dalej niż 400 mm ⁽⁹⁾ od bocznego obrysu pojazdu; wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm ⁽⁷⁾⁽²⁸⁾	250÷900 ⁽²¹⁾	-	-	-	-	powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 150 m, jeżeli są oświetlone światłem drogowym innego pojazdu	1) kształt - inny niż trójkąt, 2) powierzchnia świetlna może mieć wspólną część z powierzchnią świetlną dowolnego światła umieszczonego z przodu

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
11	Odblaskowe boczne	24)	1 lub 2 po każdej stronie	43)	24)	Żółta samocho-dowa; dopuszcza się barwę czerwona w przypadku światła umieszczonego z tyłu pojazdu we wspólnej obudowie z innym czerwonym światłem tylnym lub umieszczonym najbardziej z tyłu bocznym światłem pozo-yjnym	27)	na obu bokach pojazdu	250÷900 ²¹⁾	-	-	-	-	powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 150 m, jeżeli są oświetlone światłem drogowym innego pojazdu	kształt - inny niż trójkąt
12	Awaryjne					jak kierunkowskazy (lp. 3)						-	sygnał powinien być podawany przez oddzielne urządzenie sterujące, umożliwiające miganie wszystkich kierunkowskazów umieszczonych na pojeździe, a jeżeli pojazd ciągnie przyczepę - również kierunkowskazów przyczepy	powinny zapalać się i gasnąć z równomierną częstotliwością 90 ± 30 cykli na minutę i działać w położeniu uniemożliwiającym jego pracę	powinno działać również, gdy urządzenie włączające silnik znajduje się w położeniu uniemożliwiającym jego pracę
13	Przeciwmgłowe tylne	1 lub 2	1 lub 2	1 ⁴³⁾ lub 2 ⁴³⁾	1 lub 2	Czerwona	z tyłu	jeżeli jest jedno światło, powinno być umieszczone po lewej stronie lub pośrodku pojazdu; jeżeli są dwa światła - po obu stronach pojazdu	250÷100 ²²⁾ dla samochodów ciężarowych terenowych o mnc powyżej 12 t (kat. N3G) dopuszcza się największą wysokość 1200 mm	nie bliżej niż 100 mm od światła hamowania „stop”	obowiązkowy - świetlny niemigający barwy żółtej	-	1) może włączać się tylko wówczas, gdy włączone są światła drogowe, mijania lub przeciwmgłowe przednie, 2) powinno dać się wyłączyć niezależnie od innych światel	światłość powinna być wyraźnie większa niż światłość światel pozycyjnych tylnych	-
14	Cołania	1 lub 2 ⁴⁰⁾	-	1 ⁴³⁾ lub 2 ⁴³⁾	1 lub 2 ⁴⁰⁾	Biała	z tyłu	-	250÷1200	-	dopuszcza się	-	może włączać się tylko wówczas, gdy włączony jest wsteczny bieg, a urządzenie włączające silnik znajduje się w położeniu umożliwiającym jego pracę	-	-
15	Obrysowe przednie i tylne	2 widoczne z przodu i 2 widoczne z tyłu ⁴⁶⁾	-	2 ⁴³⁾ widoczne z przodu i 2 ⁴³⁾ widoczne z tyłu	2 widoczne z przodu i 2 widoczne z tyłu ⁴⁶⁾	biała - z przodu, czerwona - z tyłu ⁴⁶⁾	-	możliwie najbliższej bocznego obrysu pojazdu, lecz nie dalej niż 400 mm od tego obrysu	możliwie najwyższej, przy spełnieniu warunku rozmieszczenia na szerokości oraz symetrii światel	nie bliżej niż 200 mm od światła przedniego lub tylnego	dopuszcza się; jego funkcję powinien spełniać sygnał przewidziany dla światel pozycyjnych	-	światło widoczne z przodu i światło widoczne z tyłu, umieszczone po tej samej stronie pojazdu, mogą być połączone w jednym urządzeniu, pod warunkiem spełnienia pozostałych wymagań	światło widoczne z przodu i światło widoczne z tyłu, umieszczone po tej samej stronie pojazdu, mogą być połączone w jednym urządzeniu, pod warunkiem spełnienia pozostałych wymagań	światło widoczne z przodu i światło widoczne z tyłu, umieszczone po tej samej stronie pojazdu, mogą być połączone w jednym urządzeniu, pod warunkiem spełnienia pozostałych wymagań
16	Przeciwmgłowe przednie	2	1 lub 2 ²⁾	2 ⁴³⁾	-	biała lub żółta selektywna	z przodu jak lp. 1	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu	nie niższej niż 250 mm i nie wyższej niż światła mijania; a dla samochodów osobowych (kat. M1) także nie wyższej niż 800 mm	-	obowiązkowy niemigający sygnał barwy zielonej	-	1) powinno być włączone i wyłączone niezależnie od światel drogowych i światel mijania, 2) włączenie światel nie jest możliwe, jeśli nie są włączone światła pozycyjne	-	nie może zmieniać ustawienia w zależności od kąta obrotu kierownicy (nie stosuje się tego do motocykli)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
17	Postojowe	4 lub 2	dla trójko- łowych 4 lub 2	4 ⁽³⁾ lub 2 ⁽³⁾	-	biała - z przodu, czerwona - z tyłu, żółta samochodowa -jeżeli światło jest połączone z kierunkowska- zem bocznym lub bocznym światłem poziwym	2 z przodu i 2 z tyłu albo po jednym na każdym boku pojazdu	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu	350-1500 ^(3) 40)	-	dopuszcza się barwy zielonej; jeśli jest - powinien wyrażnie różnić się od sygnału światel pozycyj- nych	-	1) powinno być możliwe włączenie światel po jednej stronie pojazdu bez włączenia jakiegokolwiek innego świata, 2) powinno działać również, gdy urządzenie włączające silnik znajduje się w położeniu uniemożliwiającym jego pracę	-	funkcja tego światła może być również spełniana przez równoczesne włączenie światel pozycyjnych przednich i tylnych po jednej stronie pojazdu

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
18	Światło do jazdy dziennej	2	1 lub 2	-	-	Biała	z przodu jak lp. 1	; wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm ⁷⁾	250- 1500	-	dopuszcza się	-	1) powinny się automatycznie włączać, kiedy urządzenie włączające lub wyłączające silnik znajduje się w położeniu umożliwiający pracę silnika ⁴⁸⁾ 2) mogą być włączone gdy: - automatyczna skrzynia biegów jest w pozycji P - hamulec postojowy jest uruchomiony - przed ruszeniem pojazdu po raz pierwszy po każdym ręcznym uruchomieniu urządzenia zapłonowego, 3) mogą być wyłączone ręcznie gdy prędkość pojazdu nie przekracza 10 km/h pod warunkiem automatycznego włączenia po przekroczeniu prędkości 10 km/h lub gdy pojazd przejechał odległość większą niż 100 m i światła pozostają włączone do czasu ich ponownego rozmyślnego wyłączenia, 4) powinny wyłączać się automatycznie gdy urządzenie włączające lub wyłączające silnik znajduje się w położeniu uniemożliwiającym pracę silnika po włączeniu przednich świateł mijania, drogowych lub przeciwnych, z wyjątkiem sytuacji, gdy światła te wykorzystywane są do wysyłania przerywanych sygnałów świetlnych w krótkich odstępach czasu,	-	-

[illegible]

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
2/a	konturowe	pasy ciągłe lub nieciągłe	-	-	pasy ciągłe lub nieciągłe	biała lub żółta z boku pojazdu, żółta lub czerwona z tyłu pojazdu	możliwie dobrze obejmujące długość	możliwie dobrze obejmujące szerokość z tyłu	dolna część 250+-1500 ⁽²⁵⁾	Gdy nieciągłe, to przerwa nie większa niż 50% najkrótszego elementu pasa	-	-	-	-	1) materiał klasy C, 2) minimalna szerokość pasa 50 mm, 3) łączna pozioma długość elementów oznakowania na pojeździe powinna wynosić co najmniej 80% całkowitej szerokości z tyłu, co najmniej 80% długości z boku (w przyrzepach – jest to długość bez dyszla) z wyłączeniem zachodzenia na siebie poszczególnych elementów ^(45/46)
2/b	grafika	wyłącznie wewnątrz oznakowania konturowego	-	-	wyłącznie wewnątrz oznakowania konturowego	-	-	-	wyłącznie wewnątrz oznakowania konturowego	-	-	-	-	-	1) grafika lub reklama ma być uniarkowana ⁽¹⁾ , 2) materiał do grafiki klasy D lub E ⁽⁴⁵⁾
22	Naróżne	2	-	-	-	Biała	z przodu (w odległości nie większej niż 1000 mm od przodu pojazdu)	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu	250+-900 mm, jednak nie wyżej, niż światła mijania	-	-	-	1) powinny być podłączone w taki sposób, aby mogły działać tylko przy jednoczesnym załączeniu świateł drogowych lub świateł mijania, 2) mogą włączać się automatycznie z jednej strony pojazdu tylko przy jednoczesnym włączeniu świateł kierunkowskazów po tej samej stronie pojazdu lub przy skręcie kierownicy z pozycji jazdy na wprost w stronę odpowiadającą tej samej stronie pojazdu; muszą włączać się automatycznie po włączeniu kierunkowskazów lub gdy kierownica powróci do pozycji jazdy na wprost, 3) jeżeli włączone jest światło cofania, oba światła naróżne mogą być włączone jednocześnie, niezależnie od pozycji kierownicy lub kierunkowskazów; w tym przypadku są wyłączone, jeżeli włączone jest światło cofania	-	nie mogą działać, gdy prędkość pojazdu przekracza 40 km/h

* Jeżeli w wymaganiach określonych w tabeli stosuje się pojęcie „ciągnik”, to obejmują one wymagania dla ciągnika rolniczego i leśnego oraz pojazdu wolnobieżnego.

1)

Światła pojedyncze motocykla powinny być umieszczone w podłużnej płaszczyźnie symetrii pojazdu, z wyjątkiem światel drogowych i mijania umieszczonych obok siebie, które powinny być symetryczne względem tej płaszczyzny; światła występujące parami powinny być symetryczne względem podłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu.

2)

Jeżeli szerokość pojazdu przekracza 1,3 m – liczba światel jak w kol. 3.

3)

Przy czterech światłach drogowych wymaganie to powinna spełniać przynajmniej jedna para światel.

4)

Jeżeli szerokość pojazdu nie przekracza 1,3 m, odległość ta może być zmniejszona do 400 mm.

5)

Stosuje się do motocykla jednośladowego niewyposażonego w kierunkowskazy boczne oraz motocykla trójkołowego z jednym kołem z tyłu.

6)

Stosuje się do motocykla jednośladowego niewyposażonego w kierunkowskazy boczne oraz motocykla trójkołowego z jednym kołem z przodu.

7)

Jeżeli szerokość pojazdu nie przekracza 1,3 m (1,4 m dla światła hamowania „stop” i pozycyjnego tylnego ciągnika), odległość ta może być zmniejszona do 400 mm (dla ciągnika min. 500 mm).

8)

Dla motocykla – 1200 mm.

9)

Dopuszcza się odległość mniejszą niż 40 mm, ale większą niż 20 mm dla kierunkowskazów o światłości w osi odniesienia większej od 250 cd oraz mniejszą lub równą 20 mm dla kierunkowskazów o światłości w osi odniesienia większej od 400 cd.

10)

Dla ciągników wyposażonych z przodu w urządzenia przenośne dopuszcza się dwa dodatkowe światła mijania na wysokości nieprzekraczającej 3000 mm, pod warunkiem że połączenia elektryczne uniemożliwiają świecenie obu par światel mijania jednocześnie i są wzajemnie połączone z dodatkowymi światłami pozycyjnymi.

11)

Jeśli kierunkowskazy boczne mają wspólne źródło światła z kierunkowskazami przednimi, to dla zapewnienia dobrej widoczności mogą być zamocowane dwa dodatkowe kierunkowskazy boczne.

12)

Jeżeli motocykl nie jest wyposażony w kierunkowskazy przednie i tylne.

13)

Dla samochodów osobowych, ciężarowych i specjalnych o mmc poniżej 3,5 t (kat. M₁ i N₁) oraz dla pozostałych pojazdów, jeśli ich konstrukcja nie zapewni dobrej widoczności kierunkowskazów przy odległości 1800 mm, może być ona zwiększona do 2500 mm (2600 mm w odniesieniu do ciągników).

14)

Dla ciągników wyposażonych z przodu w urządzenia przenośne, które mogą zasłaniać obowiązkowe przednie światła pozycyjne, dopuszcza się dwa dodatkowe światła pozycyjne przednie na wysokości nieprzekraczającej 2300 mm.

15)

Dla motocykla – 1200 mm, a dla ciągnika – 1900 mm; jeżeli konstrukcja pojazdu (z wyjątkiem motocykla) nie pozwala na zachowanie wymaganej wysokości, dopuszcza się 2300 mm.

16)

Dla motocykla – 560 mm, a dla ciągnika – 500 mm.

17)

Co najmniej 2, jednak nie więcej niż 4 dla pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 30 czerwca 2003 r.

18)

Dla motocykla z jednym kołem z przodu dopuszcza się umieszczenie światel w innym miejscu, przy zapewnieniu wymaganej widoczności.

19)

Dla przyczepy – 150 mm.

20)

Dla motocykla z jednym kołem z tyłu dopuszcza się umieszczenie światel w innym miejscu, przy zapewnieniu wymaganej widoczności.

21)

Jeżeli konstrukcja pojazdu (z wyjątkiem motocykla) nie pozwala na zachowanie tej wysokości, dopuszcza się 1500 mm (dla ciągnika 1200 mm).

22)

Dla motocykla – 900 mm.

23)

Pod warunkiem, że jest ono połączone w jednym urządzeniu z innym tylnym światłem sygnalizacyjnym.

24)

Liczba światel powinna zapewniać spełnienie wymagań dotyczących rozmieszczenia na długości pojazdu.

25)

Jeżeli konstrukcja pojazdu nie pozwala na zachowanie tej wysokości, dopuszcza się 2100 mm.

26)

Stosuje się do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 1976 r. oraz motocykla wyposażonego w światła mijania z żarowymi źródłami światła oraz modułami LED. W motocyklach dopuszcza się stosowanie symetrycznych światel mijania z żarowymi źródłami światła oraz modułami LED. Dodatkowo, w motocyklach o pojemności skokowej silnika > 125 cm³, mogą być zastosowane światła symetryczne wyposażone w wyładowcze źródła światła.

27)

Przynajmniej jedno światło z każdej strony powinno być umieszczone w środkowej jednej trzeciej długości pojazdu (długość przyczepy mierzy się razem z dyszlem); światło wysunięte najbardziej do przodu powinno być umieszczone nie dalej niż 3 m od przedniego obrysu pojazdu, a umieszczone najbardziej z tyłu nie dalej niż 1 m (3 m dla ciągnika) od tylnego obrysu pojazdu; wzajemna odległość dwóch sąsiednich światel umieszczonych na tym samym boku pojazdu, z wyjątkiem samochodów osobowych, ciężarowych i specjalnych o mmc poniżej 3,5 tony (kat. M₁ i N₁), nie może przekraczać 3 m (dopuszcza się 4 m, jeśli konstrukcja pojazdu nie pozwala na zachowanie tej odległości), a dla ciągnika 6 m; dla motocykli światło lub światła powinny być umieszczone w taki sposób, aby w normalnych warunkach nie mogły być zasłonięte odzieżą kierowcy lub pasażera.

- 28) Dla samochodów osobowych (kat. M₁), ciężarowych i specjalnych (kat. N₁) brak wymagań odnośnie do wzajemnej odległości tych świateł.
- 29) Jeśli środkowa wzdłużna płaszczyzna pojazdu rozdziela ruchome części składowe pojazdu, dopuszcza się dwa światła kategorii S3 lub S4 typu D, umieszczone po obu stronach, możliwie najbliżej tej płaszczyzny, lub jedno światło S3 lub S4 przesunięte w lewo lub prawo tak, aby odległość środka światła od tej płaszczyzny nie przekraczała 150 mm.
- 30) Dwa światła obowiązkowe i dwa dodatkowe we wszystkich pojazdach o długości przekraczającej 6 m, z wyjątkiem pojazdów kategorii M1. Dodatkowo dopuszcza się 1 lub 2 światła przeciwmgłowe przednie umieszczone z tyłu pojazdu dla pojazdów ciężarowych i specjalnych o mmc powyżej 3,5 t, dla autobusów i dla przyczep o mmc powyżej 750 kg (kat. N₂, N₃, M₂, M₃, O₂, O₃ i O₄), skierowane do tyłu, tak aby nie powodowały olśnienia innych użytkowników drogi.
- 31) Warunek umiarkowania jest spełniony, jeżeli zastosowano do nich materiały odbłaskowe klasy D lub E według Regulaminu nr 104 EKG ONZ oraz: liczba znaków nie przekracza 15, wysokość liter lub znaków zawiera się między 300 mm a 1000 mm, a łączna powierzchnia odbłaskowa materiału klasy D nie przekracza 2 m².
- 32) Dopuszcza się dwa dodatkowe kierunkowskazy tylne na samochodach ciężarowych i specjalnych o mmc powyżej 3,5 t, autobusach oraz na przyczepach o mmc powyżej 750 kg (kat. N₂, N₃, M₂, M₃, O₂, O₃ i O₄).
- 33) Jeśli nie ma zainstalowanych świateł kat. S3, dopuszcza się dwa dodatkowe światła „stop” kat. S1 lub S2 na samochodach ciężarowych i specjalnych o mmc powyżej 3,5 t, autobusach oraz na przyczepach o mmc powyżej 750 kg (kat. N₂, N₃, M₂, M₃, O₂, O₃ i O₄).
- 34) Jeśli nie ma zainstalowanych świateł obrysowych tylnych, dopuszcza się dwa dodatkowe światła pozycyjne tylne na samochodach ciężarowych i specjalnych o mmc powyżej 3,5 t, autobusach oraz na przyczepach o mmc powyżej 750 kg (kat. N₂, N₃, M₂, M₃, O₂, O₃ i O₄).
- 35) Światła dodatkowe, jeśli występują, powinny być umieszczone na możliwie największej wysokości pozwalającej na spełnienie wymagań dotyczących rozmieszczenia na szerokości pojazdu i symetrii świateł oraz nie niżej niż 600 mm ponad światłami obowiązkowymi.
- 36) Światła obrysowe nie są wymagane dla pojazdów N1 zabudowanych miękką zabudową. Dopuszcza się obecność dodatkowej pary świateł obrysowych tylnych i przednich, wystających poza obrys pojazdu, umieszczonych z tyłu pojazdu, jeśli obowiązkowe światła obrysowe nie wystają poza obrys pojazdu.
- 37) Warunek można uznać za spełniony dla świateł z halogenowym lub wyładowczym (ksenonowym) źródłem światła, jeżeli natężenie oświetlenia każdego światła w punktach 50 R i 75 R, dla świateł asymetrycznych, spełnia wymagania pkt 6.2.5 dla klasy B Regulaminu nr 112 EKG ONZ podczas pracy silnika przy średniej prędkości obrotowej.
- 38) Dopuszcza się dodatkową parę świateł umieszczonych na wysokości nie większej niż 4000 mm.
- 39) Tylko dla ciągników o długości poniżej 4,6 m i odległości pomiędzy zewnętrznymi krawędziami powierzchni świetlnych poniżej 1,6 m.
- 40) Dla ciągników 400–1900 mm; jeżeli konstrukcja pojazdu nie pozwala na zachowanie wymaganej wysokości, dopuszcza się 2300 mm (dla świateł postojowych – 2100 mm).
- 41) Dla ciągników dopuszcza się 4 światła, w tym: 2 światła umieszczone na wysokości poniżej 900 mm i o minimalnej odległości pomiędzy nimi 400 mm oraz 2 światła umieszczone na wysokości maksymalnie 2300 mm i o minimalnej odległości pomiędzy nimi 600 mm (dopuszcza się 400 mm dla ciągników o szerokości poniżej 1,3 m).
- 42) Dopuszczalne tylko dla ciągników o szerokości powyżej 2,1 m.
- 43) Nieobowiązkowe, wymagania jak dla pojazdów samochodowych.
- 44) Obowiązkowe dla przyczep o szerokości 1,6 m i więcej.
- 45) Stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 31 marca 2011 r.
- 46) Jeżeli ze względów konstrukcyjnych pojazdu nie jest możliwe osiągnięcie wartości 80%, to łączna długość może być zmniejszona do 60%; stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 10 października 2011 r.
- 47) Jeżeli przednie światła pozycyjne motocykla są barwy żółtej samochodowej, to wymagane są dwa takie światła umieszczone symetrycznie po jednym z każdej strony pojazdu.
- 48) Dla pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy do dnia 31 grudnia 2009 r. dopuszcza się stosowanie przełącznika aktywującego lub dezaktywującego tę funkcję.

WYMIARY WYJŚĆ, PRZEJŚĆ, SIEDZEŃ ORAZ ODSTĘPY MIĘDZY SIEDZENIAMI W AUTOBUSACH

1) Klasy autobusów

Dla autobusów kategorii M2 i M3 mających nie więcej niż 22 miejsca oprócz siedzenia kierowcy, występują dwie klasy pojazdów:

- „klasa A”: pojazdy przeznaczone do przewozu pasażerów stojących; pojazd tej klasy ma siedzenia i powinien mieć przestrzeń dla pasażerów stojących;
- „klasa B”: pojazdy nieprzeznaczone do przewozu pasażerów stojących; pojazd tej klasy nie ma przestrzeni dla pasażerów stojących.

Dla autobusów kategorii M2 i M3 mających więcej niż 22 miejsca oprócz siedzenia kierowcy występują trzy klasy pojazdów:

- „klasa I”: pojazdy, w konstrukcji których przewidziano przestrzeń dla pasażerów stojących, umożliwiającą częste przemieszczanie się pasażerów;
- „klasa II”: pojazdy przeznaczone zasadniczo do przewozu pasażerów siedzących, o konstrukcji umożliwiającej przewóz pasażerów stojących w przejściach i/lub na powierzchni dla pasażerów stojących, nieprzekraczającej powierzchni zajmowanej przez dwa podwójne siedzenia;
- „klasa III”: pojazdy przeznaczone wyłącznie do przewozu pasażerów siedzących.

2) Minimalne wymiary wyjść.

Poszczególne rodzaje wyjść mają następujące wymiary minimalne:

Klasa autobusu			Klasa I	Klasa II i III, A	Klasa B	Uwagi
Drzwi główne	Otwór drzwi	Wysokość (mm)	1800	1650	1500	Poniżej 22 miejsc: 1100
		Szerokość (mm)	Drzwi pojedyncze: 650 Drzwi podwójne: 1200			Wymiar ten można zmniejszyć o 100 mm, gdy pomiar jest wykonywany na wysokości uchwytów
Drzwi awaryjne		Wysokość (mm)	1250			Poniżej 22 miejsc: 1100
		Szerokość (mm)	550			Poniżej 22 miejsc: 300 przy nadkolach
Okno awaryjne	Powierzchnia (mm ²)		400000			Możliwe jest wpisanie w tę powierzchnię prostokąta o wymiarach 500x700 mm
Okno awaryjne umieszczone na tylnej ścianie pojazdu. Jeżeli producent nie zapewnia okna awaryjnego o minimalnych rozmiarach wymienionych wyżej			Możliwe jest wpisanie w powierzchnię otworu okna awaryjnego, prostokąta o wysokości 350 mm i o szerokości 1550 mm. Naroża prostokąta mogą być zaokrąglone, przy czym promień zaokrąglenia nieprzekraczający 250 mm			
Luk ratunkowy	Otwór luku	Powierzchnia		Możliwe jest wpisanie w tę powierzchnię		

		(mm ²)	400000	prostokąta o wymiarach 500x700 mm
--	--	--------------------	--------	-----------------------------------

Uwaga:

Wymiary drzwi głównych i drzwi awaryjnych nie mają zastosowania do pojazdu klasy B z masą całkowitą nieprzekraczającą 3,5 tony i mieszczącego do 12 siedzeń dla pasażerów, z których każdy ma swobodny dostęp do co najmniej dwójga drzwi.

3) Przejścia.

Przejścia, oznaczające przestrzeń zapewniającą pasażerom dostęp od każdego siedzenia lub rzędu siedzeń, do każdego innego siedzenia lub rzędu siedzeń albo do każdego dojścia do lub od każdych drzwi głównych lub schodów wewnętrznych oraz każdej powierzchni przeznaczonej dla pasażerów stojących powinny spełniać następujące wymagania:

	Klasa I	Klasa II	Klasa III	Klasa A	Klasa B
Wysokość przejścia (mm)	1900*	1900*	1900*	1900*	1500
Szerokość przejścia (mm)	450	350	300	350	300

Uwaga:

Wysokość przejścia może być obniżona o 100 mm w dowolnej części przejścia w kierunku tyłu poprzecznej płaszczyzny pionowej przebiegającej 1,5 m przed osią symetrii tylnej osi pojazdu, oraz poprzecznej płaszczyzny pionowej przebiegającej przez tylną krawędź drzwi głównych lub najdalszych tylnych drzwi głównych, jeżeli jest więcej niż jedna para drzwi głównych.

4) Stopnie dla pasażerów.

Wysokość od powierzchni ziemi, pojazd bez obciążenia.

Klasy		I i A	II, III i B
Pierwszy stopień od ziemi	Maks. wysokość (mm)	340 ¹	380 ^{1 2 5}
	Min. głębokość (mm)	300 ⁶	
Pozostałe stopnie	Maks. wysokość (mm)	250 ³	350 ⁴
	Min. wysokość (mm)	120	
	Min. głębokość (mm)	200	

¹ 700 mm w przypadku drzwi awaryjnych. 1500 mm w przypadku drzwi awaryjnych na górnym pokładzie pojazdu dwupokładowego.

² 430 mm w przypadku pojazdu wyłącznie z zawieszeniem mechanicznym.

³ 300 mm w przypadku stopni w drzwiach za ostatnią osią.

⁴ 250 mm w przejściach w przypadku pojazdów mających nie więcej niż 22 miejsca.

⁵ W odniesieniu do co najmniej jednych drzwi głównych; 400 mm dla pozostałych drzwi głównych.

⁶ 230 mm dla pojazdów mających nie więcej niż 22 miejsca.

5) Minimalna szerokość siedzenia.

Minimalna szerokość poduszki siedzenia powinna wynosić:

Klasa I, II, A, B	400 mm
Klasa III	450 mm*

* 400 mm dla autobusu o szerokości do 2,35 m

6) Minimalna głębokość poduszki siedzenia powinna wynosić:

Klasa I, A i B	350 mm
Klasa II i klasa III	400 mm

7) Odstępy między siedzeniami.

W przypadku siedzeń zwróconych w tym samym kierunku, odległość między przednią powierzchnią oparcia siedzenia a tylną powierzchnią oparcia znajdującego się przed nim, mierzona w kierunku poziomym na wszystkich wysokościach ponad podłogą między górną płaszczyzną poduszki siedzenia a punktem położonym na wysokości 620 mm ponad podłogą, nie powinna być mniejsza niż:

Klasa I, A i B	650 mm
Klasa II i III	680 mm

W przypadku siedzeń zwróconych w przeciwnych kierunkach odległość między przednimi powierzchniami oparcie siedzeń, zwróconych ku sobie, mierzona w kierunku poziomym na wysokości górnych płaszczyzn poduszek siedzeń, nie powinna być mniejsza niż 1300 mm.

WARUNKI SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE WYPOSAŻENIA POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH W LUSTERKA

§ 1. Zależnie od kategorii pojazdu określonej w załączniku nr 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U z 2012 r. poz 1137, z późn. zm.), pojazdy powinny być wyposażone w lusterka lub równoważne im inne urządzenia do widoczności pośredniej umożliwiające obserwację odpowiednich obszarów wokół pojazdu. Liczbę, klasę oraz umieszczenie lusterek na pojeździe określono w § 2. Objasnienia, wymagania i ograniczenia znajdują się w Regulaminie EKG ONZ Nr 46.

§ 2. Liczba, klasa oraz rozmieszczenie lusterek na pojeździe.

Nr wiersza	Kategoria pojazdu*	Lusterko wewnętrzne	Lusterka zewnętrzne				
		Obecność, liczba i umieszczenie					
1		Klasa I***	Główne Klasa II	Główne Klasa III	Szerokokątne Klasa IV	Bliskiego widzenia Klasa V****	Przednie Klasa VI****
2	M ₁	Obowiązkowe (z wyjątkami)**	Dopuszczalne	Obowiązkowe 1 po stronie kierowcy 1 po stronie pasażera	Obowiązkowe dla autobusu szkolnego 1 po stronie pasażera	Obowiązkowe dla autobusu szkolnego 1 po stronie pasażera	Obowiązkowe dla autobusu szkolnego 2 po stronie kierowcy 2 po stronie pasażera
3	M ₂	Dopuszczalne	Obowiązkowe 1 po stronie kierowcy 1 po stronie pasażera	Niedozwolone	Dopuszczalne 1 po stronie kierowcy 1 po stronie pasażera (z ogranicze- niami)**	Dopuszczalne 1 po stronie kierowcy 1 po stronie pasażera (z ograniczeniami)**	Dopuszczalne (z ograniczeniami)**
4	M ₃						
5	N ₁	Obowiązkowe (z wyjątkami)**	Dopuszczalne	Obowiązkowe 1 po stronie kierowcy 1 po stronie pasażera			
6	N ₂ ≤ 7,5 t	Dopuszczalne	Obowiązkowe 1 po stronie kierowcy 1 po stronie pasażera	Niedozwolone	Obowiązkowe Po obu stronach pojazdu, jeśli można wstawić lusterko klasy V	Obowiązkowe 1 po stronie pasażera Dopuszczalne 1 po stronie kierowcy (oba lusterka muszą być zamontowane w odległości co najmniej 2 m od podłoża)	Dopuszczalne 1 przednie lustro (z ograniczeniami)**
7	N ₂ > 7,5 t				Obowiązkowe	Obowiązkowe	Obowiązkowe

8	N ₃				1 po stronie kierowcy 1 po stronie pasażera	1 po stronie pasażera Dopuszczalne 1 po stronie kierowcy (z ograniczeniami)**	1 przednie lustro (z wyjątkami i ograniczeniami)**
---	----------------	--	--	--	--	--	---

* Kategorie pojazdów są określone w załączniku nr 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.)

** o których mowa w w regulaminie EKG ONZ nr 46 Jednolite wymagania dotyczące homologacji urządzeń widzenia pośredniego oraz homologacji pojazdów silnikowych w odniesieniu do instalacji tych urządzeń (Dz. Urz. UE L 177 z 10.07.2010).

*** Klasy lusterek określa Regulamin EKG ONZ nr 46.

**** Lusterko/a należy zamontować w odległości co najmniej 2 m od podłoża.

WARUNKI TECHNICZNE DOTYCZĄCE PRZEGRODY ORAZ ELEMENTÓW DO MOCOWANIA ŁADUNKÓW

§ 1. Przegroda

1.1 Przegroda w pojazdach o nadwoziu zamkniętym powinna w pełni oddzielać kabinę kierowcy i pomieszczenie przeznaczone do przewozu osób od przestrzeni ładunkowej z uwzględnieniem wysokości i szerokości wewnętrznej pojazdu. W przypadku, gdy pojazd nie posiada innych miejsc siedzących niż miejsce kierowcy, przegroda może dotyczyć tylko miejsca kierowcy na wypadek przemieszczenia się ładunku.

1.2 Odległość od przegrody do ścian wewnętrznych bocznych oraz sufitu pojazdu nie powinna przekraczać 40 mm; dopuszcza się odległość większą niż 40 mm w przypadku gdy na ścianach bocznych lub suficie występują nierówności albo w celu zapewnienia właściwego działania poduszek powietrznych.

1.3. Przegroda poddana statycznemu obciążeniu, siłą odpowiadającą 50% maksymalnej ładowności pojazdu na płaskiej powierzchni czołowej o wymiarach 1000 x 1000 mm oraz siłą odpowiadającą 30% maksymalnej ładowności pojazdu, jednak nie większą niż 10 kN na płaskiej powierzchni o wymiarach 50 x 50 mm, nie powinna ulec trwałym odkształceniom większym niż 300 mm. Po deformacji nie powinna posiadać ostrych krawędzi lub innych mogących doprowadzić bezpośrednio do zranienia osób przebywających wewnątrz pojazdu.

1.4 W przypadku gdy część przegrody wykonana jest z metalowej siatki to powierzchnia czołowa o wymiarach 50 x 50 mm, poruszająca się równoległe do podłużnej osi pojazdu, nie powinna przejść przez oczka siatki w żadnym możliwym położeniu.

1.5 Dla celów badań wytrzymałościowych dopuszcza się badanie przegrody oraz elementów mocujących ładunek, poza pojazdem, z wykorzystaniem ramy (konstrukcji zastępczej) pod warunkiem, że ich system mocowań jest identyczny z rzeczywistym.

§ 2. Wytrzymałość elementów do mocowania ładunku.

1. Obciążenia elementów do mocowania ładunku.

Tabela 1.

Wartość obciążeń F_N [kN]	Maksymalna masa całkowita pojazdu m_{MMC} [t]
$F_N = \frac{1}{4} m_p \times g$ ale $3,5 < F_N \leq 8$	$5,0 < m_{MMC} \leq 7,5$
$F_N = \frac{1}{3} m_p \times g$ ale $3,5 < F_N \leq 5$	$2,5 < m_{MMC} \leq 5$
$F_N = \frac{1}{2} m_p \times g$ ale $3 < F_N \leq 4$	$m_{MMC} \leq 2,5$
Gdzie: m_p - maksymalna ładowność pojazdu g - przyspieszenie ziemskie ($9,81 \text{ m/s}^2$)	

2. Określenie liczby elementów do mocowania ładunku.

2.1. Pojazdy o przestrzeni ładunkowej o długości do 1300 mm, powinny posiadać co najmniej dwie pary elementów do mocowania ładunku (dwa elementy na każdą stronę).

2.2. Minimalna liczba par elementów do mocowania ładunku N , powinna bazować na długości przestrzeni ładunkowej L (w mm) i oblicza się według wzoru:

$$N = \frac{L - (2 \times 250)}{800} + 1$$

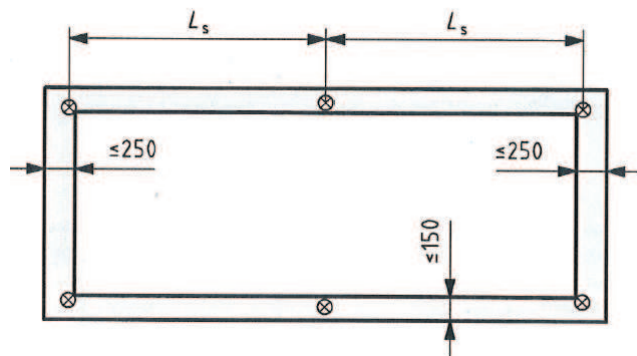
3. Określenie rozmieszczenia elementów do mocowania ładunku.

3.1. Elementy do mocowania ładunku powinny być umieszczone na podłodze, i/lub na ścianach bocznych, możliwie jak najbliżej podłogi, ale nie wyżej niż 150 mm nad podłogą przestrzeni ładunkowej. Elementy do mocowania ładunku powinny być umieszczone parami, naprzeciwko siebie i rozmieszczone możliwie równomiernie wzdłuż przestrzeni ładunkowej.

3.2. Odległość między parami elementów do mocowania ładunku L_s , wzdłuż przestrzeni ładunkowej, powinna wynosić $L_s \leq 700$ mm; w przypadku gdy mocowanie tylnego zawieszenia pojazdu uniemożliwia spełnienie tego wymagania, dopuszcza się $L_s \leq 1200$ mm

3.3. Odległość użytkowej przestrzeni ładunkowej od przedniej i tylnej granicy przestrzeni ładunkowej nie powinna być większa niż 250 mm.

3.4. Odległość użytkowej przestrzeni ładunkowej od bocznej granicy przestrzeni ładunkowej nie powinna być większa niż 150 mm.

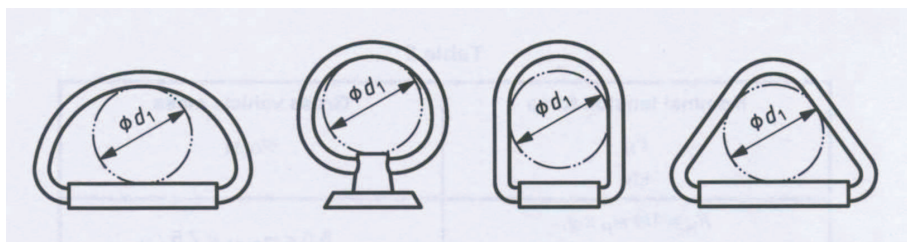


Rys 1. Rozmieszczenie elementów do mocowania ładunku.

4. Konstrukcja elementów do mocowania ładunku.

Tabela 2. Rozmiar elementów do mocowania ładunku.

Średnica sprawdzianu d_1 [mm]	Maksymalna Masa Całkowita pojazdu m_{MMC} [t]
35	$5,0 < m_{MMC} \leq 7,5$
25	$2,5 < m_{MMC} \leq 5$
20	$m_{MMC} \leq 2,5$



Rys 2. Kształt elementów do mocowania ładunku.

5. Tabliczka informacyjna.

Wewnątrz przestrzeni ładunkowej powinna być umieszczona tabliczka o minimalnych wymiarach 100 x 130 mm zawierająca napisy wykonane czcionką w kolorze białym na niebieskim tle oraz białą ramkę, na której powinny być zawarte informacje o maksymalnym obciążeniu każdego z punktów mocowania ładunku (w kN).

UZASADNIENIE

Podstawą prawną do wydania projektowanego rozporządzenia jest art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.).

Zmiany zaproponowane w przedkładanym projekcie rozporządzenia są w szczególności:

- efektem prac zespołu roboczego ad hoc ds. warunków technicznych pojazdów;
- wynikają z konieczności dostosowania przepisów krajowych do wymagań obowiązujących w całopojazdowej homologacji typu, aby zapobiec sytuacjom, w których wspólnotowe (UE) wymagania homologacyjne pojazdów będą różne niż krajowe warunki techniczne pojazdów, weryfikowane w toku okresowych badań technicznych pojazdów;
- dostosowaniem przepisów rozporządzenia do zmian jakie zaszły w regulacjach UE i EKG ONZ.

W Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju został powołany zespół roboczy ad hoc celem analizy i wypracowania niezbędnych zmian w Dziale II (Wymiary, masy i naciski osi pojazdu) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2015 r. poz. 305), w skład którego weszli przedstawiciele Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, jednostek uprawnionych: Instytutu Transportu Samochodowego, Przemysłowego Instytutu Motoryzacji, Instytutu Technologiczno – Przyrodniczego, Przemysłowego Instytut Maszyn Budowlanych, Instytutu Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL oraz Politechniki Warszawskiej.

Zmiany w regulacjach UE i EKG ONZ w zakresie mas i wymiarów wymusiły konieczność uaktualnienia przepisów zawartych w nowelizowanym rozporządzeniu pod kątem zmienionych wartości mas i wymiarów, z uwzględnieniem wszystkich konfiguracji pojazdów. Obowiązujący stan prawny nie określa dopuszczalnej wartości masy całkowitej pojazdu samochodowego o dowolnej liczbie osi większej niż trzy, czyli pojazdów samochodowych wieloosiowych. Podobnie obecne przepisy nie określają dopuszczalnej wartości masy całkowitej pojazdu członowego lub zespołu pojazdów o dowolnej liczbie osi większej niż cztery. W związku z powyższym w przepisach o warunkach technicznych, nie są obecnie uwzględnione dopuszczalne wartości mas i nacisków osi ww. pojazdów i zespołów pojazdów. Obecne przepisy nie regulują także dopuszczalnej długości m.in. pojazdów wolnobieżnych oraz ciągników rolniczych.

W związku z powyższym projektodawca w pkt 2 projektu zmiany rozporządzenia zaproponował nowe brzmienie DZIAŁU II „WYMIARY, MASY I NACISKI OSI POJAZDU”. Proponowana nowelizacja przepisów Działu II ma na celu uwzględnienie dopuszczalnych wartości mas, nacisków osi oraz długości dla wszystkich pojazdów i zespołów pojazdów w dowolnej ich konfiguracji. Należy wyraźnie podkreślić, że dotychczas określone dopuszczalne wartości mas, nacisków osi oraz długości dla poszczególnych pojazdów i zespołów pojazdów zostały zachowane, a zmiana polega na określeniu ww. parametrów dla pojazdów i zespołów pojazdów dla których te parametry nie były określone. W ramach prac nad zmianą rozporządzenia stwierdzono, że zapisywanie zmian jedynie dla poszczególnych paragrafów może niekorzystnie wpłynąć na czytelność proponowanej nowelizacji, dlatego zdecydowano o zmianie redakcyjnej całego Działu II. W związku z powyższym projekt w obecnym brzmieniu określa już dopuszczalne wartości masy całkowitej pojazdu samochodowego o dowolnej liczbie osi większej niż trzy oraz pojazdu członowego lub zespołu pojazdów o dowolnej liczbie osi większej niż cztery. Uregulowana została także kwestia dopuszczalnej długości wszystkich pojazdów, z uwzględnieniem pojazdów czterokołowych (4,00 m), ciągników rolniczych i pojazdów wolnobieżnych (12,00 m).

Projektodawca zharmonizował z regulacjami UE (w § 2 ust. 5) także wykaz urządzeń i wyposażenia, które nie muszą być uwzględnione przy określaniu wymiarów zewnętrznych pojazdu, odwołując się do *Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1230/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dotyczących mas i wymiarów pojazdów silnikowych oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady*. Pełną harmonizację z przepisami ww. Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1230/2012 zastosowano także do wymagań w zakresie zwrotności pojazdów i zespołów pojazdów (w § 5a) oraz warunków równoważności zawiesznień dla osi napędowej lub osi napędowych pojazdu (w § 5b).

Zmiany tego działu uwzględniają także zupełnie nowe rozwiązania np. podwyższenie dopuszczalnej masy całkowitej autobusu o dwóch osiach do 19,5 tony (§ 3 ust. 1 pkt 10) oraz rozszerzenie przypadków, w których szerokość pojazdu może wynosić 2,6 m, o klimatyzowany kontener lub wymienne nadwozie (§ 2 ust. 2).

Ponadto w ramach operacji transportu intermodalnego dla pojazdów członowych mających 5 lub 6 osi przewożących kontenery lub wymienne nadwozia o maksymalnej długości do 45 stóp, w zależności od kompletacji ciągnik siodłowy – naczepa, określono dopuszczalną

masę całkowitą na poziomie 42 lub 44 ton. Tożsame rozwiązanie zastosowano dla naczep przystosowanych technicznie do operacji transportu intermodalnego. Proponowane regulacje dotyczące dopuszczenia przewozu kontenerów 45-stopowych w operacjach transportu intermodalnego, przewidują także możliwość wydłużenia pojazdu lub zespołu pojazdu przewożącego taki kontener o 0,15 m. Powyższe przepisy rozporządzenia przygotowywane były w trakcie prac, na poziomie UE, nad zmianą *Dyrektywy 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. 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*. Mając na uwadze, że w dniu 6 maja 2015 r. została ogłoszona Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2015/719 z dnia 29 kwietnia 2015 r. zmieniająca ww. Dyrektywę Rady 96/53/WE, przepisy przedmiotowego rozporządzenia w powyższym zakresie zostały dostosowane do ogłoszonego tekstu.

Ponadto projekt rozporządzenie (w § 5) określa nowe dopuszczalne wartości nacisków osi pojazdów i zespołów pojazdów, które nie były regulowane obecnymi przepisami, jednocześnie zachowując zasadniczo dotychczasowe dopuszczalne naciski osi na niezmiennym poziomie np. dopuszczalny nacisk pojedynczej osi nienapędowej nie może przekroczyć 10 ton. Wyjątkiem w tym zakresie jest wprowadzenie nowego parametru 9 ton na oś w przypadku grupy osi składającej się z więcej niż trzech osi pojazdów silnikowych, w której co najmniej jedna oś składowa jest osią napędową, przy odległości większej niż 1,30 m i nie większej niż 1,80, jeżeli jest ona wyposażona w koła bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne. Podobnie parametr 9 ton został wprowadzony dla osi nienapędowych jeżeli jest ona wyposażona w koła bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne.

Ponadto przykładem nowej wartości dopuszczalnego nacisku osi pojazdu jest oś składająca się z trzech osi nienapędowych pojazdów silnikowych, przyczep i naczep przy odległości między osiami składowymi większej od 1,4 m i mniejszej lub równej 2,0 m, która nie może przekraczać 27 ton. Dodatkowo projektodawca starał się kompleksowo uregulować kwestię dopuszczalnych nacisków osi dowolnej konfiguracji uwzględniając m.in. przypadek grupy osi składającej się z więcej niż trzech osi pojazdów silnikowych, w której co najmniej jedna oś składowa jest osią napędową.

Istotnym celem wprowadzanych zmian Działu II, jest zapewnienie właściwej kontroli pojazdów przez organy do tego uprawnione (Policja, ITD) oraz ograniczenie dopuszczania przez stacje kontroli pojazdów do ruchu drogowego pojazdów i zespołów pojazdów, których dopuszczalne wartości mas i nacisków osi nie są ujęte w ocenie obowiązujących przepisach.

Przyczyni się to skutecznego eliminowania z ruchu drogowego pojazdów i zespołów pojazdów, których dopuszczalne wartości mas i nacisków osi przekroczą te określone w znowelizowanym rozporządzeniu.

Podsumowując proponowana nowelizacja przepisów „Działu II” uwzględnia postęp motoryzacji i obejmuje dopuszczalne wartości mas i nacisków dowolnych konfiguracji pojazdów oraz ich osi.

W związku z uwagą Ministerstwa Spraw Zagranicznych w uzupełnieniu do uzasadnienia przygotowany został dodatkowy dokument w formie tabeli przedstawiający zbieżność pomiędzy przepisami projektu rozporządzenia, a przepisami międzynarodowymi (UE i EKG ONZ) oraz wskazujący przepisy krajowe nie objęte prawem międzynarodowym.

Dodatkowo projekt rozporządzenia w przepisach ogólnych w zaproponowanym brzmieniu § 1 ust. 2a w sposób wyraźny wskazuje obowiązek spełnienia wymagań i warunków technicznych dla pojazdu, w którym dokonano zmian konstrukcyjnych zmieniających jego rodzaj, na dzień dokonania zmian rodzaju pojazdu. Natomiast proponowane zmiany obecnie obowiązujących definicji oraz przyjęte rozwiązanie odwołujące się bezpośrednio do definicji określonych w przepisach UE dotyczących badań homologacyjnych lub regulaminach EKG ONZ ma na celu pełną ich harmonizację oraz wykluczenie trudności interpretacyjnych w przypadku stosowania innych definicji w prawodawstwie krajowym. Jednocześnie dostosowano przepisy warunków technicznych do przepisów homologacyjnych w zakresie pojedynczej osi pojazdu, poprzez wprowadzenie jej definicji i zmiany dotychczasowego brzmienia § 4 ust.1.

W § 1 ust. 2b uregulowano kwestię dostosowania świateł mijania pojazdów przeznaczonych do ruchu lewostronnego przebywających czasowo na terytorium Polski. Dostępne analizy wskazują, że jazda w kraju o przeciwnym kierunku ruchu samochodem z niesymetrycznymi reflektorami może powodować oślepienie jadących z przeciwka. Mają na uwadze, że producent jest zobowiązany wyposażyć pojazd w odpowiednie środki w celu ograniczenia oślepiania w krajach o przeciwnym kierunku ruchu, to kierujący powinien zadbać, aby środki te były zastosowane (np. zasłonięcie części zewnętrznej powierzchni szyby reflektora; skierowanie światła w dół, zezwala się na odchylenie światła w poziomie; inny dowolny sposób usunięcia lub ograniczenia asymetrycznej części wiązki światła). Reflektory mogą być też fabrycznie przystosowane do dwóch kierunków ruchu z możliwością jednoznacznego przełączenia na każdy z nich przy zachowaniu pełnej charakterystyki świetlnej. Kierujący powinien mieć dostępne informacje w tej kwestii od producenta pojazdu (w dokumentacji homologacyjnej) i powinien się do nich zastosować.

Mając na względzie bezpieczeństwo w ruchu drogowym, w szczególności w okresie od zmierzchu do świtu oraz analogiczne rozwiązania stosowane w krajach takich jak Wielka Brytania i Francja, wprowadzenie przedmiotowej regulacji jest zasadne. Zmiana rozporządzenia w tym zakresie jest zgodna z warunkami technicznymi określonymi w pkt 8 załącznika nr 1 do Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. Jednocześnie projektodawca w powyższym przypadku dopuszcza dla świateł mijania możliwość stosowania świateł symetrycznych, przez nie spełnienie obowiązku jaki wynika z lp. 2 kol. 16 tabeli załącznika nr 6 do rozporządzenia, określającego, że światła mijania „powinny być asymetryczne i oświetlać drogę po prawej stronie na większą odległość niż po lewej stronie”.

W § 7 ust. 8a – 8c uregulowano kwestię możliwości montażu np. bagażnika rowerowego na kuli urządzenia sprzęgającego, bez uszczerbku dla obowiązujących przepisów zakazujących zakrywania świateł zewnętrznych i tablic rejestracyjnych pojazdu. Możliwość montażu takiego bagażnika uzależniono od kwestii maksymalnego statycznego obciążenia pionowego urządzenia sprzęgającego (przepisów już obowiązujących) oraz zabezpieczenia przed jego rozłączeniem lub przemieszczeniem, powodującym uszkodzenie pojazdu, poddanego przyspieszeniu 5 g w kierunku wzdłużnym i 3 g w kierunku poprzecznym, przy obciążeniu urządzenia bagażowego masą odpowiadającą jego dopuszczalnej nośności określonej przez producenta takiego bagażnika.

Zmiana § 8 ust. 4 pkt 3a i 3b ma na celu ujednolicenie nazewnictwa stosowanego w przepisach krajowych i międzynarodowych „fotelik bezpieczeństwa dla dziecka”, stosownie do definicji zawartej w regulaminie nr 129 EKG ONZ – Jednolite przepisy dotyczące homologacji ulepszonych urządzeń przytrzymujących dla dzieci stosowanych na pokładach pojazdów silnikowych.

Zmiana § 8 ust. 4 pkt 7 jest powieleniem dotychczas obowiązującego przepisu, a wprowadzona zmiana na celu ograniczenie stosowania tego przepisu do dnia 30 czerwca 2016 r. Po tej dacie będą stosowane nowe wymagania dla przegrody określone w § 8 ust. 4 pkt 9 i 10. Zastosowane w nim sformułowanie „o odpowiedniej wytrzymałości” odnosi się do procedury badawczej wykonywanej przez jednostkę uprawnioną w toku badań homologacyjnych typu pojazdu.

Wprowadzono przepisy regulujące kwestię oddzielenia w samochodzie ciężarowym (o maksymalnej masie całkowitej do 7,5 tony) wnętrza kabiny kierowcy oraz pomieszczenia przeznaczonego do przewozu osób od przestrzeni ładunkowych trwałą przegrodą tzw. kratką. Uwzględniono też alternatywną możliwość zastosowania elementów mocowania ładunku,

określoną w dodanym załączniku. Spełnienie tych wymagań powinno być potwierdzone dokumentem wydanym przez jednostkę uprawnioną. Ma to na celu wyeliminowanie przypadków nadużywania regulacji dotyczących montowania tzw. kratki, celem zmiany kategorii pojazdu z samochodu osobowego na ciężarowy (zmiana w § 8 ust. 4 pkt 9 i 10).

Zmiana w § 9 ust. 1 pkt 3 jest wynikiem wprowadzenia normy EURO VI i EURO 6 w zakresie emisji spalin dla silników z zapłonem samoczynnym.

Niniejsza nowelizacja w § 9a – 9d reguluje także różne przypadki przebudowy pojazdu określonej kategorii homologacyjnej dokonanej po jego rejestracji. Tak przebudowany pojazd musi spełnić wszystkie warunki techniczne dla zmienionego rodzaju pojazdu określone w przedmiotowym rozporządzeniu.

W § 9e określono o jak powinny być oznakowane naczepy wykorzystywane w operacjach transportu intermodalnego w celu umożliwienia ich przewozu różnymi rodzajami transportu bez przeładunku samego towaru na całej trasie przewozu. Ponieważ w praktyce najczęściej transport intermodalny polega na łączeniu transportu samochodowego z transportem kolejowym, toteż przewoźnicy samochodowi muszą dostarczać ładunki do punktów przeładunkowych transportu kolejowego takimi jednostkami intermodalnymi (kontenerami, nadwoziami wymiennymi, naczepami intermodalnymi), które umożliwią ich załadunek na specjalistyczne wagony kolejowe przystosowane do ich przewozu.

Prawidłowe oznakowanie naczep jest bardzo istotne zarówno dla operatorów transportu intermodalnego, czy armatorów, jak i dla przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej.

Ponieważ przewóz kolejną jednostek ładunkowych transportu intermodalnego w tym również naczep prawie zawsze przekracza normalne gabaryty dopuszczalne w transporcie kolejowym (ograniczone przede wszystkim w tunelach kolejowych) toteż w konsekwencji takie ładunki mogą być regularnie przewożone tylko na ściśle określonych trasach przystosowanych do przewozu dużych gabarytów. Zatem każda jednostka ładunkowa transportu intermodalnego powinna być oznaczona kodem gabarytowym, który określa przydział do danej trasy kolejowej. Kod ten stanowi kombinację maksymalnej długości/wysokości jednostki ładunkowej. Aby możliwe było odbywanie przewozów na danej trasie, kod gabarytu jednostki ładunkowej nie może wyjść poza kod trasy kolejowej. Ponadto, pewne wagony wyposażone w bardzo niską platformę ładunkową posiadają cyfry korekcyjne, które, w zależności od państwa, umożliwiają transport jednostek ładunkowych wyższych o kilka centymetrów. Zatem używane w transporcie intermodalnym jednostki ładunkowe muszą zostać zaopatrzone w ujednolicony kod gabarytu.

Prawidłowe oznakowanie intermodalnych jednostek ładunkowych, w tym również naczep jest także istotne ze względu na fakt, iż stanowi ono potwierdzenie dopuszczenia do przewożenia ich transportem kolejowym. W przypadku naczep siodłowych takie oznakowanie zawiera ważne informacje dla szybkiego i bezpiecznego załadunku (wysokość wózka, kod zgodności dla wagonów - kadzi). Ponadto oznakowanie to pozwala na identyfikację właściciela.

W § 9 ust. 1b w ślad za postanowieniami Konwencji o ruchu drogowym sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (pkt. 8 załącznika nr 1), wprowadzono ogólne wymagania jakie powinien spełnić układ kierowniczy pozwalający kierującemu na łatwą, szybką i niezawodną zmianę kierunku ruchu pojazdu. Przepis zabezpieczający, przed przypadkami stosowania układu kierowniczego np. w autobusie o mmc 12 tony z samochodu ciężarowego o mmc 3,5 tony, jednocześnie będący podstawą prawną do sprawdzenia podczas okresowe badania technicznego wytrzymałości układu kierowniczego i możliwości jego zacięcia podczas skrętu.

Projektodawca w § 11 ust. 1 pkt 4 w zakresie prędkościomierza doprecyzował, że musi on być wyskalowany w km/h albo jednocześnie w km/h i mph (milach na godzinę).

Wprowadzono przepisy zapewniające kierującemu autobusem szkolnym, zarejestrowanym po raz pierwszy po 1 stycznia 2016 r. niezbędną widoczność poprawiającą bezpieczeństwo ruchu drogowego (brzmienie zmieniane w § 11 w ust. 1 pkt 5e i 5f).

Projektowane dostosowanie przepisów (w § 11 w ust. 1 pkt 9) uwzględnia także przypadek nowych homologowanych pojazdów, które stosownie do Regulaminu 17 EKG ONZ jeżeli tylna kanapa (siedzenia) przechodzi niezbędne badania dotyczące rozproszenia energii, może nie posiadać zagłówków. Przedmiotowe rozporządzenie nakłada jedynie obowiązek wyposażenia pojazdu w homologowane zagłówki na każdym zewnętrznym siedzeniu przednim, co jest w stosunku do obecnie obowiązujących przepisów ich liberalizacją. Oznaczenie R17 dotyczące Regulaminu 17 EKG ONZ musi być na każdym pojeździe w widocznym miejscu, co jest gwarancją, że mamy do czynienia z homologowanym zagłówkiem siedzenia. Zagłówki mogą występować również na innych siedzeniach, niż zewnętrzne przednie. Diagnosta może też zweryfikować, czy tylny zagłówek po prostu nie został zdemonstrowany. Należy wyjaśnić, że nadal większość producentów homologowanych pojazdów ze względu na ocenę bezpieczeństwa (np. NCAP) nie rezygnuje z zagłówków tylnych siedzeń (kanapy).

W § 18 ust. 1 pkt 15 określono wymagania dla autobusu miejskiego w zakresie urządzeń technicznych ułatwiających dostęp pasażerom o ograniczonej możliwości poruszania się wnioskowany przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej. Uwzględniono także

postulowane zwolnienie autobusu miejskiego używanego w komunikacji miejskiej lub podmiejskiej lub w przewozach okazjonalnych z obowiązku wyposażenia w apteczkę doraźnej pomocy, ogumione koło zapasowe, zasłony w bocznych oknach oraz bagażnik urządzony w taki sposób, aby umieszczony w nim bagaż był zabezpieczony przed wypadnięciem, uszkodzeniem lub zniszczeniem. Ponadto warunki dodatkowe dla autobusu dostosowano do Regulaminu EKG ONZ nr 107 określając, że przewóz osoby wózkem inwalidzkim może odbywać się także przodem do kierunku jazdy, a nie jak to było obecnie jedynie tyłem do kierunku jazdy.

W § 23 uwzględniono także postulat środowiska reprezentującego branżę przewoźników drogowych, odnoszący się do możliwości wystąpienia przypadków braku obowiązku wyposażenia autobusu „tempo 100” w przyrząd kontrolny (tachograf) oraz ogranicznik prędkości. Projektodawca przez nowelizację przepisów uwzględnił wyłączenia określone m.in. w art. 3 i 13 Rozporządzenia (WE) nr 561/2006 (DZ. U. UE L. 102 z 11.04.2006 r. str. 1),

a dotyczące np. pojazdów używanych do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km oraz pojazdów będących własnością organów publicznych, lub wynajmowanych przez nie bez kierowcy, w celu wykonywania przewozów drogowych, które nie stanowią konkurencji dla prywatnych przedsiębiorstw transportowych. Projektodawca dostosował także wymóg wyposażenia pojazdu w ogranicznik prędkości do przepisów art. 66 ust. 1a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, w brzmieniu nadanym zmianą zawartą w Dz. U. z 2004 r. Nr 92 poz. 884, który to wymóg wyposażenia pojazdu w ogranicznik prędkości był uzależniony od daty pierwszej rejestracji pojazdu. Szczegółowe daty graniczne pierwszej rejestracji pojazdu, które determinują obowiązek wyposażenia pojazdów w ogranicznik prędkości określone zostały w art. 3 powyższej zmiany ustawy – Prawo o ruchu drogowym.

Wprowadzono, postulowany przez Ministra Obrony Narodowej, sposób oznakowania pojazdu patrolu rozminowania saperskiego (dodany § 33 ust.3).

Projekt rozporządzenia wprowadza także możliwość stosowania specjalnych opon dla przyczep rolniczych (§ 45 w ust. 3 pkt 1a), które powodują zwiększenie szerokości przyczepy. Dopuszczalna szerokość przyczepy rolniczej będzie mogła wynosić do 3 m, ale tylko w przypadku gdy zwiększenie jej szerokości, ponad obecnie obowiązujące 2,55 m, będzie wynikało z zastosowania specjalnych opon, stosowanych szczególnie w rolnictwie.

W odróżnieniu od opon samochodowych, których właściwości oceniane są w różnych warunkach atmosferycznych, ale niemal wyłącznie na drogach, oponom rolniczym stawia się

dwojakie wymagania. Muszą charakteryzować się dobrą trakcją i w jak największym stopniu chronić glebę przed skutkami ugniatania. Z drugiej strony, powinny zapewnić bezpieczne warunki podczas przejazdów po drogach utwardzonych. Dlatego też zastosowanie opon szerokich/specjalistycznych (max szer. pojazdu 3000 mm) które są oponami niskociśnieniowymi, zwiększa powierzchnię styku z podłożem, zmniejszając tym samym nacisk na jednostkę powierzchni, zmniejszające ugniatanie gleby (niszczenie struktury) co ma istotny wpływ na efektywność produkcji rolnej, oraz ma istotny wpływ na bezpieczeństwo pracy (polepsza stateczność poprzeczną pojazdu).

Projekt rozporządzenia w § 46 ust. 1 pkt 1 lit. d uwzględnia też uwagi środowiska reprezentującego stacje kontroli pojazdów, które wnioskowały o wprowadzenie regulacji zwalniających z obowiązku stosowania lusterek dla ciągników rolniczych nie posiadających kabiny, ramy ochronnej lub miejsc konstrukcyjnie przeznaczonych do ich montażu. Projektodawca potwierdził z jednostkami badawczym (ITS, ITP), że postulowana zmiana jest zasadna. Ze względu na specyfikację konstrukcji takich pojazdów w praktyce nie ma miejsc na mocowanie lusterek lub ich instrukcje obsługi wyraźnie zabraniają jakichkolwiek ingerencji mogących osłabić ich konstrukcję. Ponadto w § 53 ust. 2 dodano w warunkach technicznych dla motorowerów jako obowiązkowe światło hamowania „stop” z zastrzeżeniem, że dotyczy to motoroweru zarejestrowanego po raz pierwszy, po dniu 1 stycznia 2009 r.

Zmiany wprowadzone w proponowanym brzmieniu załącznika nr 6, określającym warunki szczegółowe dotyczące świateł zewnętrznych pojazdu samochodowego i przyczepy, w stosunku do obecnie obowiązujących przepisów, są dostosowaniem krajowych przepisów do obowiązujących regulaminów EKG ONZ. Dotyczą one m.in. połączeń elektrycznych, rozmieszczenia na pojeździe świateł do jazdy dziennej i pozycyjnych oraz właściwego odwoływania się do maksymalnej masy całkowitej pojazdu (mmc), a nie jak to było dotychczas do dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu (dmc).

Ponadto doprecyzowano, iż motocykl może być wyposażony zarówno w światła symetryczne jak i asymetryczne. Światła asymetryczne mogą być wyposażone w żarowe źródła światła (nie tylko halogenowe) oraz diody LED, ponieważ tylko takie są dopuszczone w Regulaminie nr 57 ONZ, dotyczącym rozmieszczenia świateł na pojazdach kategorii L3. Wg tego regulaminu, światła symetryczne zostały dopuszczone do stosowania na motocyklach o pojemności $\leq 125 \text{ cm}^3$ od dnia 9 września 2001 roku i w motocyklach o pojemności $> 125 \text{ cm}^3$ od dnia 2 lutego 2004. Tylko w przypadku motocykli o pojemności $> 125 \text{ cm}^3$, symetryczne światła mijania mogą być wyposażone także w źródła wyładowcze.

Uproszczenie przepisu, polegające na niepodawaniu dat początkowych obowiązywania dopuszczenia świateł symetrycznych, powinno ułatwić pracę diagnostom a przy tym nie powinno spowodować negatywnych skutków dla bezpieczeństwa ruchu. Można dopuścić światła symetryczne także na motocyklach zarejestrowanych przed dniem 9 września 2001 roku, ponieważ zostały one ostatecznie dopuszczone dla wszystkich pojemności motocykli. Ze względów technicznych nie ma żadnych przeciwwskazań, aby nie można było montować ich jako części zamiennej także na starszych motocyklach, z uwzględnieniem zastrzeżeń dotyczących pojemności silnika. Zmiana taka nie wiąże się z żadnymi poważnymi przeróbkami instalacji - tylko wymiana/montaż światła z elementami zasilającymi, jeśli nie zostały zintegrowane w obudowie lampy. Regulamin 52 ONZ nie wymaga stosowania urządzeń czyszczących i automatyki regulującej pochylenie wiązki świateł mijania wyposażonych w wyładowcze źródła światła.

Dodatkowo regulamin 48 ONZ 6 seria poprawek, dopuszcza stosowanie bocznych świateł kierunku jazdy na przyczepach/naczepach o długości przekraczającej 9000 mm, co zostało także uwzględnione w zmienionym brzmieniu załącznika nr 6. Projektodawca uregulował także kwestie automatycznego poziomowania dla reflektorów ze źródłem światła o strumieniu świetlnym przekraczającym 2000 lm.

Korekta wymagań dotyczących tabliczki znamionowej (załącznik nr 1) wynika z konieczności dostosowania przepisów krajowych do obowiązującego *Rozporządzenia Komisji (UE) 19/2011 z dnia 11 stycznia 2011 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu dotyczących tabliczki znamionowej producenta oraz numeru identyfikacyjnego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych.*

Jednakże obowiązek podawania w nagłówku lewej kolumny kodu państwa, w którym pojazd ma zostać zarejestrowany oraz maksymalnej masy całkowitej przypadającej na grupę osi dla pojazdów kategorii N3, O3 lub O4, dotyczyć będzie pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 1 maja 2016 r. Wynika to z faktu zharmonizowania na poziomie UE z dniem 1 listopada 2014 r. procedury homologacji typu WE pojazdu kat. M, N, O z jednoczesnym uwzględnieniem pojazdów, które będą mogły być objęte tzw. końcową partią produkcji, w okresie 12 lub 18 miesięcy, od daty 1 listopada 2014 r. (1 listopada 2014 r. +18 miesięcy = 1 maja 2016 r.).

Przedmiotowy projekt rozporządzenia został również zweryfikowany pod kątem uchylecia z dniem 1 listopada 2014 r. czterdziestu dziewięciu dyrektyw częściowych będących elementem procedury homologacji typu pojazdu kategorii M, N, O. Powyższe przełożyło się na prowadzone w projekcie zmiany załącznika nr 3, określającego „Warunki szczegółowe dotyczące wyposażenia pojazdów samochodowych w lusterka”. Jednocześnie liczba, klasa oraz rozmieszczenie lusterek na pojeździe został dostosowane do regulaminu EKG ONZ Nr 46.

Rozporządzenie będzie notyfikowane Komisji Europejskiej, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597), które wdraża dyrektywę nr 98/34/WE z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych (Dz. Urz. WE L 204 z 21.07.1998 r., z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia zakłada dwa terminy wejścia w życie zmienionych przepisów. Mając na uwadze, że projekt wprowadza zmianę brzmienia całego Działu II, w § 3 projektu zaproponowano dodatkowy, wydłużony o sześć miesięcy, termin wejścia w życie przepisów dotyczących, w szczególności wymiarów, mas i nacisków osi pojazdów. Wydłużenie terminu wejścia w życie przepisów ma na celu zapewnienie dostatecznie długiego terminu dla wszystkich zainteresowanych, w szczególności przedsiębiorców transportu drogowego i diagnostów, na zapoznanie się ze zmienionymi przepisami w celu właściwego ich stosowania lub ewentualnego dostosowania. Należy jednak wyraźnie podkreślić, że projektodawca zmianą Działu II, nie obniża dotychczasowych dopuszczalnych parametrów pojazdu, a jedynie dookreśla w szczególności administracyjne parametry masowe pojazdu nieokreślone przed zmianą.

Projekt aktu normatywnego nie wymaga zaopiniowania, dokonania konsultacji albo uzgodnienia z właściwymi instytucjami i organami Unii Europejskiej lub Europejskim Bankiem Centralnym.

Projektowana regulacja jest zgodna z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2005 r. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt został udostępniony na stronach Biuletynu Informacji Publicznej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Projekt zostanie także umieszczony na stronach BIP RCL.

Nazwa projektu Projekt rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Ministerstwem Obrony Narodowej Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Zbigniew Rynasiewicz, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Maciej Bożyk, Główny Specjalista, maciej.bozyk@mir.gov.pl Departament Transportu Drogowego w MliR, tel. (22) 630 13 29.	Data sporządzenia 18 września 2014 r. Źródło: Upoważnienie ustawowe Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury i Rozwoju 451
--	--

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

W Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju został powołany zespół roboczy ad hoc celem analizy i wypracowania niezbędnych zmian w Dziale II (Wymiary, masy i naciski osi pojazdu) rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2013 r. poz. 951 i 1720). W skład zespołu roboczego weszli przedstawiciele TDT (od 1 stycznia 2014 r. polska władza homologacyjna), jednostek uprawnionych (ITS, PIMOT, PIMB, ITP, BOSMAL), Politechniki Warszawskiej (Wydział Transportu) i Inspekcji Transportu Drogowego. Efektem prac było wypracowanie nowego brzmienia Działu II ww. rozporządzenia pod kątem dostosowania do aktualnie obowiązujących przepisów w zakresie procedury homologacji typu pojazdu. Mając na uwadze, że warunki techniczne pojazdów uczestniczących w ruchu drogowym w zakresie ich dopuszczalnych wymiarów, mas i nacisków osi powinny uwzględniać postęp motoryzacji oraz obejmować dowolne konfiguracje pojazdów, przygotowany projekt rozporządzenia kompleksowo reguluje te kwestie. W toku prac podnoszono kwestie dostosowania przepisów w zakresie warunków technicznych pojazdów do nowych wymagań homologacyjnych pojazdów w pozostałych działach omawianego rozporządzenia. Zmiany te dotyczyły m.in. warunków szczegółowych dotyczących świateł zewnętrznych pojazdów samochodowych i ich przyczep, wymagań dla autobusów, w tym autobusów szkolnych i komunikacji miejskiej, czy też zmiany rodzaju pojazdu.

Przedmiotowy projekt ma na celu zaktualizowanie przepisów w zakresie warunków technicznych w stosunku do obowiązujących regulacji UE (dyrektyw i rozporządzeń) oraz regulaminów EKG ONZ, aby zapobiec sytuacjom, w których wymagania homologacyjne pojazdów będą różne niż krajowe warunki techniczne pojazdów, weryfikowane w toku okresowych badań technicznych pojazdu.

Ponadto projekt reguluje kwestię dopuszczenia przewozu kontenerów 45 stopowych w operacjach transportu intermodalnego (transportu kombinowanego) i jest odpowiedzią na postulaty branży transportu drogowego i kolejowego, w tym zakresie. Wypracowane regulacje pozwolą na zwiększenie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu do 44 ton przy operacjach transportu intermodalnego, m.in. kontenerów i wymiennych nadwozi o maksymalnej długości 45 stóp. Takie rozwiązania są dopuszczone przepisami wspólnotowymi i już są stosowane w innych państwach członkowskich UE np. Niemcy.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Dostosowanie krajowych warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia do rozporządzeń i dyrektyw UE oraz regulaminów EKG/ONZ oraz wprowadzenie krajowych regulacji w obszarze nieobjętym prawem międzynarodowym, czy też wynikających ze stanu prawnego obowiązującego przed dniem 1 maja 2004 r. tj. na dzień wejścia Polski do UE, mających na celu zagwarantowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Szczegółowe informacje zostały przedstawione w załączonej "Tabela zbieżności projektu zmiany rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenie z przepisami UE oraz EKG/ONZ".

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

W innych państwach członkowskich UE, podobnie jak w Polsce, przy opracowywaniu krajowych warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia wprowadza się regulacje bazujące na rozporządzeniach i dyrektywach UE oraz regulaminach EKG/ONZ uzupełniając je krajowymi regulacjami w obszarach nie objętych

prawem międzynarodowym.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	4365	Transportowy Dozór Techniczny	Bezpośrednie – stacja kontroli pojazdu jako miejsce wykonywania badań technicznych pojazdów na zgodność z przepisami.
Użytkownicy pojazdów	15 mln	Główny Urząd Statystyczny	Pośrednie – pojazd dopuszczony do ruchu musi spełniać warunki techniczne określone niniejszymi przepisami – odpowiedzialność użytkownika pojazdu.
Producenci pojazdów	47	Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego	Pośrednie – np. w przypadkach krajowych dopuszczeń jednostkowych pojazdu.
Diagności	brak danych	brak danych	Bezpośrednie – sprawdzenie krajowych warunków technicznych pojazdów określonych niniejszym rozporządzeniem w toku badania technicznego.

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia powstał na skutek prac m.in. z:

1. Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD).
2. Transportowy Dozór Techniczny (TDT).
3. Instytut Transportu Samochodowego (ITS).
4. Przemysłowy Instytut Motoryzacji (PIMOT).
5. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy, Laboratorium Badawcze Bezpieczeństwa Ciągników i Maszyn Rolniczych (LBC) w Kłodzku.
6. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych Sp. z o.o. (PIMB).
7. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji Bosmal Sp. z o.o.
8. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów (PISKP).
9. Politechnika Warszawska (Wydział Transportu).

Projekt rozporządzenia będzie podlegał konsultacjom społecznym z następującymi podmiotami.

1. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego,
2. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów,
3. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych,
4. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziału Komunikacji,
5. Instytut Transportu Samochodowego,
6. Przemysłowy Instytut Motoryzacji,
7. Instytut Badawczy Dróg i Mostów,
8. Transportowy Dozór Techniczny,
9. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze w Kłodzku,
10. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji,
11. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, Warszawa,
12. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce,
13. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego,
14. Pracodawcy Transportu Publicznego,
15. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego,
16. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych,
17. Związek Pracodawców Motoryzacji,
18. N.S.Z.Z. Kierowców i pracowników zaplecza technicznego motoryzacji,

19. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej,
20. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich,
21. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych,
22. Club Antyczny Automobili & Rajdów CAAR,
23. Związek Dilerów Samochodów,
24. Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego,
25. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Mieszkalnictwa,
26. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego,
27. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej,
28. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych,
29. Stowarzyszenie Doradców ds. Transportu Towarów Niebezpiecznych – S-DGSA,
30. Europejskie Stowarzyszenie Doradców ADR – EDS ADR,
31. Europejskie Stowarzyszenie na Rzecz Bezpieczeństwa Operacji Transportowych – ETOS,
32. Stowarzyszenie Doradców ds. Bezpieczeństwa Przewozu Towarów Niebezpiecznych Koleją,
33. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, Oddział w Krośnie,
34. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych,
35. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji, Bosmal,
36. Polski Związek Motorowy – Zarząd Główny,
37. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM).

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Wydatki ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Saldo ogółem												
budżet państwa												
JST												
pozostałe jednostki (oddzielnie)												
Źródła finansowania												
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na finanse publiczne.											

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

		Skutki						
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz							

	gospodarstwa domowe						
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe						
Niemierzalne	Przedsiębiorcy transportu drogowego	Wejścia w życie przedmiotowego rozporządzenia w odniesieniu do przedsiębiorców transportu drogowego spowoduje klarowną sytuację w zakresie mas, wymiarów i nacisków osi w odniesieniu do wykorzystywanych w ruchu drogowym pojazdów, chociażby w kontekście kontroli na drodze. Określenie parametrów administracyjnych dopuszczalnych mas, wymiarów i nacisków osi pojazdów (Dział II), dotychczas nie dookreślonych, pozytywnie wpłynie na przejrzystość tych przepisów i jasne kryteria oceny tych parametrów także podczas badania technicznego pojazdu.					

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe. Należy podkreślić, że projektodawca w zmienianym Dziale II nie obniża dopuszczalnych parametrów masowych pojazdów, a jedynie dookreśla parametry dotychczas nieokreślone.																																			
	Projektowana regulacja dotyczy zarówno pojazdów nowych, które stosownie za rok, dwa lub trzy lata będą podlegały okresowemu badaniu technicznemu oraz pojazdów używanych, dla których wymagane warunki techniczne nie ulegają zmianie.																																			
	Na podstawie danych uzyskanych z Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego (PZPM), bazujących na danych Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP MSW):																																			
	<table><tr><th colspan="3">Liczba pojazdów zarejestrowanych w Polsce stan na 2014 r.</th></tr><tr><th>Rodzaj pojazdu</th><th>Wszystkie pojazdy (tym nieaktywne)</th><th>Pojazdy aktywne</th></tr><tr><td>Osobowe</td><td>1 977 7617</td><td>15 615 639</td></tr><tr><td>Ciężarowe</td><td>3 0334 68</td><td>2 269 394</td></tr><tr><td>Ciągniki siodłowe</td><td>329 308</td><td>283 988</td></tr><tr><td>Motocykle</td><td>1 188 320</td><td>603 619</td></tr><tr><td>Motorowery</td><td>1 216 091</td><td>1 079 288</td></tr><tr><td>Autobusy</td><td>105 835</td><td>77 679</td></tr><tr><td>Naczepy</td><td>322 347</td><td>275 805</td></tr><tr><td>Inne</td><td>4339189</td><td>2154798</td></tr><tr><td>Łącznie:</td><td>30 312 175</td><td>22 360 210</td></tr></table>			Liczba pojazdów zarejestrowanych w Polsce stan na 2014 r.			Rodzaj pojazdu	Wszystkie pojazdy (tym nieaktywne)	Pojazdy aktywne	Osobowe	1 977 7617	15 615 639	Ciężarowe	3 0334 68	2 269 394	Ciągniki siodłowe	329 308	283 988	Motocykle	1 188 320	603 619	Motorowery	1 216 091	1 079 288	Autobusy	105 835	77 679	Naczepy	322 347	275 805	Inne	4339189	2154798	Łącznie:	30 312 175	22 360 210
	Liczba pojazdów zarejestrowanych w Polsce stan na 2014 r.																																			
	Rodzaj pojazdu	Wszystkie pojazdy (tym nieaktywne)	Pojazdy aktywne																																	
Osobowe	1 977 7617	15 615 639																																		
Ciężarowe	3 0334 68	2 269 394																																		
Ciągniki siodłowe	329 308	283 988																																		
Motocykle	1 188 320	603 619																																		
Motorowery	1 216 091	1 079 288																																		
Autobusy	105 835	77 679																																		
Naczepy	322 347	275 805																																		
Inne	4339189	2154798																																		
Łącznie:	30 312 175	22 360 210																																		
- ogółem zarejestrowanych pojazdów – 30.312.175 szt. - aktywnych zarejestrowanych (pojadających opłacone OC lub badanie techniczne) – 22.360.210 szt. - sprowadzono samochodów używanych – 748.863 szt. - zarejestrowano samochodów używanych – 912.516 szt. - zarejestrowano samochodów nowych – 459.607 szt.																																				
Przepisy obowiązującego <i>rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</i> mają zastosowanie do wszystkich aktywnie zarejestrowanych pojazdów (22.360.210 szt.), w szczególności podczas badań technicznych oraz kontroli na drodze.																																				
Trudno jednoznacznie oszacować liczbę pojazdów na które będą oddziaływały przepisy projektowanego rozporządzenia. Mając na uwadze, że projektowane przepisy wdrażają m.in. przepisy homologacyjne obowiązujące w procesie produkcji pojazdów nowych typów, można założyć, że projektowane regulacje będą miały zastosowanie do wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów (459.607 szt.). Należy podkreślić, że pojazdy te po określonym czasie eksploatacji będą podlegały badaniom technicznym na stacji kontroli pojazdów pod																																				

Przepisy obowiązującego rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia mają zastosowanie do wszystkich aktywnie zarejestrowanych pojazdów (22.360.210 szt.), w szczególności podczas badań technicznych oraz kontroli na drodze.

Trudno jednoznacznie oszacować liczbę pojazdów na które będą oddziaływały przepisy projektowanego rozporządzenia. Mając na uwadze, że projektowane przepisy wdrażają m.in. przepisy homologacyjne obowiązujące w procesie produkcji pojazdów nowych typów, można założyć, że projektowane regulacje będą miały zastosowanie do wszystkich nowo zarejestrowanych pojazdów (459.607 szt.). Należy podkreślić, że pojazdy te po określonym czasie eksploatacji będą podlegały badaniom technicznym na stacji kontroli pojazdów pod

	kątem zgodności z warunkami technicznym określonym w niniejszym rozporządzeniu, a nie na zgodność z wymaganiami załącznika IV lub XI do Dyrektywy 2007/46/WE, czyli wymaganiami obowiązującymi w procedurze homologacyjnej typu pojazdu. Projektowana regulacja nie spowoduje, że pojazdy prawidłowo dopuszczone do ruchu na podstawie dotychczasowych przepisów zostaną wycofane z ruchu drogowego w związku z niespełnieniem projektowanych warunków technicznych. Także właściciele pojazdów, producenci pojazdów oraz stacje kontroli pojazdów nie poniosą dodatkowych kosztów dostosowania do nowych warunków technicznych pojazdów. Wyjątkiem od powyższej reguły są projektowane przepisy § 9a-9d, które określają warunki dla przebudowy pojazdu używanego powodujące zmianę jego rodzaju. Obecnie trudno jest oszacować liczbę pojazdów, które będą poddane przebudowie na podstawie nowo projektowanych przepisów. Trudne jest też do oszacowania „uniwersalny” koszt przebudowy jednego pojazdu. Koszty takiej przebudowy będą wyliczane jednostkowo dla każdego przypadku, a cenę usług zweryfikuje rynek, czyli popyt na tego typu usługi wśród właścicieli używanych pojazdów.
--	---

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

☒ nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

☐ tak
☐ nie
☐ nie dotyczy

☐ zmniejszenie liczby dokumentów
☐ zmniejszenie liczby procedur
☐ skrócenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

☐ zwiększenie liczby dokumentów
☐ zwiększenie liczby procedur
☐ wydłużenie czasu na załatwienie sprawy
☐ inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.

☐ tak
☐ nie
☐ nie dotyczy

Komentarz:

9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

☐ środowisko naturalne
☐ sytuacja i rozwój regionalny
☐ inne:

☐ demografia
☐ mienie państwowe

☐ informatyzacja
☐ zdrowie

Omówienie wpływu

Brak wpływu.

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Nie dotyczy.

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Nie dotyczy.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Brak