

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2019 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu  
ich niezbędnego wyposażenia**

Na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.<sup>2)</sup>) 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 2016 r. poz. 2022, z 2017 r. poz. 2338 oraz z 2018 r. poz. 855) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 1 w ust. 1 w pkt 2 wyrazy „Biura Ochrony Rządu” zastępuje się wyrazami „Służby Ochrony Państwa”;
- 2) w § 3:
  - a) w ust. 1 pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:

„a) przyczepy o jednej osi, z wyjątkiem naczepy – 10 ton oraz 11 ton dla przyczepy z osią centralną.”;
  - b) w ust. 1 dodaje się pkt 15 w brzmieniu:

„15) samochodu ciężarowego o podrodzaju wywrotka, samochodu ciężarowego o podrodzaju pojemnik z przeznaczeniem betoniarka oraz z zabudową wymienną o podrodzaju wywrotka albo podrodzaju pojemnik z przeznaczeniem betoniarka mającego cztery osie, używanego w krajowym transporcie drogowym – 34 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 §

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2244, 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730, 752, 870, 1123, 1180, 1466, 1501, 1556, 1579 i 1818.

5b, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w koła bliźniacze, a największy nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 tony.”;

c) w ust. 6 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) w przypadku pojazdów kategorii:

- a)  $M_1$  i  $N_1$ , suma maksymalnych nacisków osi nie może być mniejsza niż maksymalna masa całkowita pojazdu, a nacisk osi przedniej, przy maksymalnej masie całkowitej pojazdu, nie może być mniejszy niż 30% maksymalnej masy całkowitej pojazdu,
- b)  $M_1$  i  $N_1$ , suma maksymalnych nacisków osi nie może być mniejsza niż maksymalna masa całkowita pojazdu a nacisk osi przedniej, przy maksymalnej masie całkowitej pojazdu z uwzględnieniem maksymalnego obciążenia urządzenia sprzęgającego, nie może być mniejszy niż 20% maksymalnej masy całkowitej pojazdu,
- c)  $M_2$  i  $M_3$ , suma maksymalnych nacisków osi nie może być mniejsza niż maksymalna masa całkowita pojazdu a nacisk osi przedniej kierowanej (osi kierowanych), przy maksymalnej masie całkowitej pojazdu z uwzględnieniem maksymalnego obciążenia urządzenia sprzęgającego, nie może być mniejszy niż 20% maksymalnej masy całkowitej pojazdu,
- d)  $N_2$  i  $N_3$  suma maksymalnych nacisków osi nie może być mniejsza niż maksymalna masa całkowita pojazdu a nacisk osi przedniej kierowanej (osi kierowanych), przy maksymalnym nacisku na tylną oś lub tylną grupę osi z uwzględnieniem maksymalnego obciążenia urządzenia sprzęgającego (o ile dotyczy) oraz maksymalnej masie całkowitej pojazdu, nie może być mniejszy niż 20% maksymalnej masy całkowitej pojazdu.”,

d) dodaje się ust. 9a w brzmieniu:

„9a. Maksymalne pionowe obciążenie urządzenia sprzęgającego w przyczepie z osią centralną nie może przekroczyć 10% maksymalnej masy całkowitej przyczepy albo 1000 kg, należy przyjąć mniejszą wartość.”;

3) w § 5 w ust. 1 po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu:

„8a) grupy osi składającej się z trzech osi pojazdów silnikowych, w której dwie osie składowe są osiami napędowymi, przy odległości (d) między osiami składowymi:

- a) nie większej niż 1,30 m ( $d \leq 1,30$ ) - 24 tony,
- b) większej niż 1,30 m i nie większej niż 1,80 m ( $1,30 < d \leq 1,80$ ) - 27 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;”;

4) w § 8 w ust. 4 pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) przestrzeń ładunkowa, o której mowa w pkt 9, 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 do rozporządzenia; 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 31 grudnia 2016 r., w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym. Jeżeli pojazd jest wyposażony także w trwałą przegrodę to wymagane jest również potwierdzenie spełnienia wymagań o których mowa w § 8 w ust. 4 pkt 9 rozporządzenia.”;

5) § 9d otrzymuje brzmienie:

„§ 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 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

określone w załączniku nr 7a do rozporządzenia i wymagania 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.”;

6) po § 9e dodaje się § 9f- § 9i w brzmieniu:

„§ 9f. W samochodzie ciężarowym o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony (kategorii N1) o nadwoziu rodzaju BB mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na zmianie liczby siedzeń powodującej zmianę rodzaju pojazdu na samochód osobowy, 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 i 17 EKG ONZ, wykonanymi przez jednostkę uprawnioną. Siedzenia powinny być wyposażone w pasy bezpieczeństwa spełniające wymagania Regulaminu nr 16 EKG ONZ, w tym co najmniej dwa siedzenia powinny być wyposażone w zaczepy typu ISOFIX spełniające wymagania Regulaminu nr 14 EKG ONZ.

§ 9g. W autobusie mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na zwiększeniu liczby siedzeń, jeżeli spełnione są wymagania techniczne określone w załączniku nr 7a do rozporządzenia i wymagania dotyczące wytrzymałości siedzeń i ich mocowania, kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, potwierdzone badaniami na zgodność z wymaganiami Regulaminów nr 14 i 80 EKG ONZ, wykonanymi przez jednostkę uprawnioną. Siedzenia powinny być wyposażone w pasy bezpieczeństwa spełniające wymagania Regulaminu nr 16 EKG ONZ.

§ 9h. W samochodzie osobowym (kategorii M1) o rodzaju nadwozia AF, AC lub ciężarowym (kategorii N1 i N2), mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na przystosowaniu pojazdu do przewozu osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich, jeżeli pojazd spełnia wymagania, o których mowa w pkt 1–3 dodatku 3 załącznika XI do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i

oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, potwierdzone badaniami wykonanymi przez jednostkę uprawnioną; dodatkowo samochód ciężarowy (kategorii N) powinien spełniać wymagania, o których mowa w pkt 3.5., pkt 3.6. oraz pkt 3.8. części A załącznika II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/46/WE.

§ 9i. W przypadku pojazdów dla których wykonano mocowania siedzeń i pasów bezpieczeństwa w procesie produkcyjnym, badanie wykonane przez jednostkę uprawnioną o którym mowa w § 9b, 9d, 9f-9g rozporządzenia może być zastąpione oświadczeniem producenta pojazdu podstawowego.”;

7) w § 11:

a) w ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) w lusterka albo równoważne inne urządzenia do widzenia pośredniego typu kamera - monitor zapewniające kierującemu niezbędną dla bezpieczeństwa ruchu widoczność do tyłu.”;

b) w ust. 1 pkt 5a otrzymuje brzmienie:

„5a) w lusterka albo równoważne inne urządzenia do widzenia pośredniego typu kamera - monitor, zgodnie z załącznikiem nr 12 do rozporządzenia; nie dotyczy motocykla.”;

c) w ust. 1 w pkt 6 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) 90 dB (A) - w odniesieniu do pozostałych pojazdów.”;

d) dodaje się ust. 9 w brzmieniu:

„9. Przestrzeń mieszkalna samochodu kempingowego powinna być wyposażona w trwale zamocowane:

- 1) siedzenia;
- 2) stolik; może być zbudowany tak, aby był łatwo zdemontowany;
- 3) miejsca do spania, które mogą powstawać z siedzeń;
- 4) urządzenia kuchenne;
- 5) szafki.”;

8) w § 14 ust. 6 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) jednoosiowej przyczepy dłuźycowej; dotyczy przyczep zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium RP do dnia 31 grudnia 2019 r. ”;

9) w § 23 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Autobus powinien być przeznaczony wyłącznie do przewozu pasażerów siedzących (klasy B lub III); przepis stosuje się od dnia 1 stycznia 2020 r.”;

10) w § 36 w ust. 2 i 3 po wyrazie „Policji” dodaje się wyrazy „i Żandarmerii Wojskowej”;

11) w § 43 w ust. 4:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) motorower dwukołowy lub czterokołowiec lekki (warunki dla kategorii pojazdu L6e) w zakresie prawa jazdy kategorii AM powinien być zaopatrzony w silnik spalinowy lub elektryczny;”;

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) motocykl dwukołowy w zakresie prawa jazdy kategorii A2 powinien być wyposażony w:

a) silnik spalinowy o mocy wynoszącej co najmniej 20 kW i nieprzekraczającej 35 kW, pojemności skokowej co najmniej 395 cm<sup>3</sup> i posiadający stosunek mocy do masy własnej nieprzekraczający 0,2 kW/kg; w przypadku pojazdów stosowanych do nauki jazdy dopuszcza się silnik spalinowy o mocy wynoszącej co najmniej 11 kW i nieprzekraczającej 35kW, pojemności skokowej zawierającej się pomiędzy 126 cm<sup>3</sup>, a 595cm<sup>3</sup> i posiadający stosunek mocy do masy własnej nieprzekraczający 0,2 kW/kg, albo

b) silnik elektryczny o mocy wynoszącej co najmniej 20 kW i nieprzekraczającej 35 kW i posiadający stosunek mocy do masy własnej co najmniej 0,15 kW/kg; w przypadku pojazdów stosowanych do nauki jazdy dopuszcza się silnik elektryczny o mocy wynoszącej co najmniej 11 kW i nieprzekraczającej 35 kW i posiadający stosunek mocy do masy własnej co najmniej 0,15 kW/kg;”;

c) w pkt 5:

- wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„5) samochód ciężarowy w zakresie prawa jazdy kategorii C powinien:”;

- lit. e otrzymuje brzmienie:

„e) być wyposażony w układ przeniesienia napędu wyposażony w ręczną albo automatyczną skrzynię biegów umożliwiającą ręczny wybór biegów przez kierowcę;”;

d) w pkt 6 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„6) samochód ciężarowy w zakresie prawa jazdy kategorii C1 powinien:”;

- e) w pkt 7 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:  
„7) autobus w zakresie prawa jazdy kategorii D powinien:”,
- f) w pkt 8 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:  
„8) autobus w zakresie prawa jazdy kategorii D1 powinien:”,
- g) w pkt 9 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:  
„9) zespół pojazdów w zakresie prawa jazdy kategorii B+E powinien mieć dopuszczalną masę całkowitą powyżej 3,5 t i składać się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusu lub motocykla oraz przyczepy, której:”,
- h) uchyla się pkt 10,
- i) pkt 11 otrzymuje brzmienie:  
„11) zespół pojazdów w zakresie prawa jazdy kategorii C+E powinien składać się z ciągnika siodłowego z naczepą, przy czym zespół pojazdów powinien:
  - a) mieć długość co najmniej 16 m,
  - b) być wyposażony w układ przeniesienia napędu wyposażony w ręczną albo automatyczną skrzynię biegów umożliwiającą ręczny wybór biegów przez kierowcę,
  - c) mieć dopuszczalną masę całkowitą co najmniej 20 t,
  - d) mieć szerokość co najmniej 2,40 m,
  - e) osiągać prędkość co najmniej 80 km/h,
  - f) mieć rzeczywistą masę całkowitą co najmniej 15 t;”;
- j) w pkt 12 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:  
„12) zespół pojazdów w zakresie prawa jazdy kategorii C1+E powinien składać się z samochodu ciężarowego, o którym mowa w pkt 6, oraz przyczepy, której:”,
- k) w pkt 14 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:  
„14) zespół pojazdów w zakresie prawa jazdy kategorii D+E powinien składać się z autobusu, o którym mowa w pkt 7, oraz przyczepy, której:”,
- l) w pkt 16 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:  
„16) zespół pojazdów w zakresie prawa jazdy kategorii D1+E powinien składać się z autobusu, o którym mowa w pkt 8, oraz przyczepy, której:”,
- m) pkt 18 otrzymuje brzmienie:

„18) zespół pojazdów w zakresie prawa jazdy kategorii T powinien składać się z ciągnika rolniczego i przyczepy wieloosiowej innej niż lekka oraz powinien mieć długość co najmniej 7,5 m;”;

12) w § 58 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Przepis § 3 ust. 1 pkt 15 stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po dniu 1 stycznia 2020 r.”,

13) załącznik nr 5 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia,

14) załącznik nr 6 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia;

15) załącznik nr 7A otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 3 do niniejszego rozporządzenia;

16) załącznik nr 9 otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 4 do niniejszego rozporządzenia;

17) w załączniku nr 12 do rozporządzenia w § 2 w tabeli:

a) pkt 2-5 w kolumnie ósmej otrzymuje brzmienie:

"Obowiązkowe dla autobusu szkolnego 1 po stronie kierowcy 1 po stronie pasażera  Dopuszczalne (z ograniczeniami)**"
--

b) objaśnienie tabeli oznaczone „\*\*\*” otrzymuje brzmienie:

„\*\*\*Klasy lusterek określa Regulamin nr 46 EKG ONZ, każde lustro może być zastąpione równoważnym innym urządzeniem do widzenia pośredniego typu kamera - monitor.”.

**§ 2.** Zespół pojazdów przeznaczony do nauki jazdy i egzaminowania osób w zakresie prawa jazdy kategorii C+E, o którym mowa w dotychczasowym brzmieniu § 43 ust. 4 pkt 10

rozporządzenia zmienianego w § 1, może odpowiadać dotychczasowym warunkom technicznym do dnia 1 stycznia 2025 r. Przepis stosuje się do pojazdów przystosowanych do nauki jazdy i egzaminowania osób przed dniem 1 stycznia 2020 r.

§ 3. Zespół pojazdów przeznaczony do nauki jazdy i egzaminowania osób w zakresie prawa jazdy kategorii C+E, dostosowuje się do wymagań, o których mowa w § 43 ust. 4 pkt 11 rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, nie później niż do dnia 1 stycznia 2025 r.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów § 1 pkt 11 lit. c tiret drugie, lit. h, lit. i, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

**MINISTER INFRASTRUKTURY**

**w porozumieniu:**

**MINISTER SPRAW  
WEWNĘTRZNYCH  
I ADMINISTRACJI**

**MINISTER OBRONY NARODOWEJ**

## WYMAGANIA DOTYCZĄCE MIEJSCA PRZEWDZIANYEGO DO UMIESZCZENIA TABLIC REJESTRACYJNYCH

### § 1. Przednie tablice rejestracyjne.

1.1. Kształtu i wymiarów miejsca przewidzianego do umieszczenia przednich tablic rejestracyjnych nie określa się, z wyjątkiem pojazdów kategorii L6e i L7e.

1.2. Miejsce przewidziane do umieszczenia przedniej tablicy rejestracyjnej powinno stanowić prostokątną powierzchnię o następujących minimalnych wymiarach:

- 1) dla pojazdów kategorii L6e:
  - a) szerokość 100 mm i wysokość 175 mm albo
  - b) szerokość 145 mm i wysokość 125 mm;
- 2) dla pojazdów kategorii L7e – szerokość 280 mm i wysokość 200 mm;

1.3. Miejsce to powinno być takie, aby po zamocowaniu tablice spełniały następujące wymagania:

- 1) tablica powinna być prostopadła do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu;
- 2) tablica może być odchylona od pionu o nie mniej niż o 15° i nie więcej niż o 30°;
- 3) wysokość położenia tablicy nad ziemią:
  - a) wysokość położenia dolnej krawędzi tablicy nad ziemią nie może być mniejsza niż 0,20 m;
  - b) wysokość położenia górnej krawędzi tablicy nad ziemią nie może przekraczać 1,50 m;
- 4) wymagania widoczności geometrycznej:

tablica powinna być widoczna z przestrzeni zawartej wewnątrz następujących czterech płaszczyzn:

- a) dwóch płaszczyzn pionowych stycznych do bocznych krawędzi tablicy i tworzących kąty 30° na zewnątrz ze środkową wzdłużną płaszczyzną pojazdu,
  - b) płaszczyzny stycznej do górnej krawędzi tablicy i tworzącej kąt 15° do góry od poziomu,
  - c) płaszczyzny poziomej przechodzącej przez dolną krawędź tablicy.
- 5) lewa krawędź tablicy nie może być położona na lewo od pionowej płaszczyzny równoległej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i nie może wystawać poza zewnętrzny obrys pojazdu.

### § 2. Tylne tablice rejestracyjne.

2.1. Miejsce przewidziane do umieszczenia tylnej tablicy rejestracyjnej powinno stanowić prostokątną powierzchnię o następujących minimalnych wymiarach:

- 1) dla pojazdów kategorii M, N i O:
  - a) szerokość 520 mm i wysokość 120 mm albo
  - b) szerokość 340 mm i wysokość 240 mm;
- 2) dla pojazdów kategorii L3e, L4e, L5e, L7e – szerokość 280 mm i wysokość 200 mm<sup>1)</sup>;
- 3) dla pojazdów kategorii L1, L2, L6:
  - a) szerokość 100 mm i wysokość 175 mm albo
  - b) szerokość 145 mm i wysokość 125 mm<sup>2)</sup>;
- 4) dla pojazdów kategorii T:
  - a) szerokość 520 mm i wysokość 120 mm albo
  - b) szerokość 240 mm i wysokość 165 mm.

2.2. Miejsce to powinno być takie, aby po zamocowaniu tablice spełniały następujące

---

<sup>1)</sup> Stosuje się do pojazdów zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po dniu 1 stycznia 2020 r.

<sup>2)</sup> Stosuje się do pojazdów zarejestrowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po dniu 1 stycznia 2020 r.

wymagania:

#### 2.2.1. Pojazdy kategorii M, N i O:

- 1) położenie tablicy względem osi podłużnej pojazdu:
  - a) środek tablicy nie może być położony na prawo od wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu,
  - b) lewa krawędź tablicy nie może być położona na lewo od pionowej płaszczyzny równoległej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i przechodzącej przez jego lewy obrys;
- 2) tablica powinna być prostopadła z dokładnością do  $5^\circ$  do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu;
- 3) tablica może być odchylona od pionu:
  - a) nie mniej niż  $5^\circ$  i nie więcej niż  $30^\circ$  pod warunkiem, że górna krawędź tablicy jest nie wyżej niż 1,20 m nad ziemią,
  - b) nie mniej niż  $15^\circ$  i nie więcej niż  $5^\circ$  pod warunkiem, że górna krawędź tablicy jest powyżej 1,20 m nad ziemią;
- 4) wysokość położenia tablicy nad ziemią:
  - a) wysokość położenia dolnej krawędzi tablicy nad ziemią nie może być mniejsza niż 0,30 m,
  - b) wysokość położenia górnej krawędzi tablicy nad ziemią nie może być większa niż 1,20 m, lecz powinna być tak zbliżona do tego wymagania, jak to jest możliwe ze względu na konstrukcję pojazdu, i nie może w żadnym przypadku przekraczać 2 m;
- 5) wymagania widoczności geometrycznej:

tablica powinna być widoczna z przestrzeni zawartej wewnątrz następujących czterech płaszczyzn:

- a) dwóch płaszczyzn pionowych stycznych do bocznych krawędzi tablicy i tworzących kąty  $30^\circ$  na zewnątrz ze środkową wzdłużną płaszczyzną pojazdu, równoległą do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i przechodzącą przez środek tablicy,
- b) płaszczyzny stycznej do górnej krawędzi tablicy i tworzącej kąt  $15^\circ$  do góry od poziomu,
- c) płaszczyzny poziomej przechodzącej przez dolną krawędź tablicy, jeżeli jednak wysokość położenia górnej krawędzi tablicy nad ziemią jest większa niż 1,20 m, to ta płaszczyzna powinna być styczna do dolnej krawędzi tablicy i odchylona o kąt  $15^\circ$  do dołu od poziomu;

#### 2.2.2. Pojazdy kategorii L

- 1) tablica powinna być umieszczona pomiędzy dwiema równoległymi wzdłużnymi płaszczyznami pionowymi przechodzącymi przez zewnętrzne krawędzie pojazdu (bez uwzględniania lusterek wstecznych), z zastrzeżeniem, że miejsce przewidziane do umieszczenia tylnej tablicy rejestracyjnej pojazdu nie wystaje poza zewnętrzny obrys pojazdu;
- 2) tablica powinna być prostopadła do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu;
- 3) tablica może być odchylona od pionu o nie mniej niż o  $15^\circ$  i nie więcej niż o  $30^\circ$ ,
- 4) wysokość położenia tablicy nad ziemią:
  - a) wysokość położenia dolnej krawędzi tablicy nad ziemią nie może być mniejsza niż 0,20 m;
  - b) wysokość położenia górnej krawędzi tablicy nad ziemią nie może przekraczać 1,50 m;
- 5) wymagania widoczności geometrycznej:

tablica powinna być widoczna z przestrzeni zawartej wewnątrz następujących czterech płaszczyzn:

- a) dwóch płaszczyzn pionowych stycznych do bocznych krawędzi tablicy i tworzących kąty  $30^\circ$  na zewnątrz ze środkową wzdłużną płaszczyzną pojazdu, równoległą do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i przechodzącą przez środek tablicy,
- b) płaszczyzny stycznej do górnej krawędzi tablicy i odchylonej o kąt  $15^\circ$  do góry od poziomu,

c) płaszczyzny poziomej przechodzącej przez dolną krawędź tablicy;

### 2.2.3. Pojazdy kategorii T

- 1) położenie tablicy względem osi podłużnej pojazdu:
  - a) środek tablicy nie może być położony na prawo od wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu,
  - b) lewa krawędź tablicy nie powinna przekroczyć bocznego obrysu pojazdu;
- 2) tablica powinna być prostopadła do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu;
- 3) tablica powinna być pionowa z dokładnością do  $5^\circ$ , jeżeli jednak jest to konieczne ze względu na kształt pojazdu, może ona być odchylona od pionu:
  - a) nie więcej niż o  $30^\circ$ , gdy powierzchnia ze znakami rejestracyjnymi jest skierowana ku górze i pod warunkiem, że górna krawędź tablicy jest nie wyżej niż 1,20 m nad ziemią;
  - b) nie więcej niż o  $15^\circ$ , gdy powierzchnia ze znakami rejestracyjnymi jest skierowana ku dołowi i pod warunkiem, że górna krawędź tablicy jest powyżej 1,20 m nad ziemią;
- 4) wysokość położenia tablicy nad ziemią:
  - a) wysokość położenia dolnej krawędzi tablicy nad ziemią nie może być mniejsza niż 0,30 m,
  - b) wysokość położenia górnej krawędzi tablicy nad ziemią nie może być większa niż 4 m;
- 5) wymagania widoczności geometrycznej:

tablica powinna być widoczna z przestrzeni zawartej wewnątrz następujących czterech płaszczyzn:

  - a) dwóch płaszczyzn pionowych stycznych do bocznych krawędzi tablicy i tworzących kąty  $30^\circ$  na zewnątrz ze środkową wzdłużną płaszczyzną pojazdu,
  - b) płaszczyzny stycznej do górnej krawędzi tablicy i odchylonej o kąt  $15^\circ$  do góry od poziomu,
  - c) płaszczyzny poziomej przechodzącej przez dolną krawędź tablicy; jeżeli jednak wysokość położenia górnej krawędzi tablicy nad ziemią jest większa niż 1,20 m, to ta płaszczyzna powinna być styczna do dolnej krawędzi tablicy i odchylona o kąt  $15^\circ$  do dołu od poziomu;
- 6) wysokości położenia podawane w pkt 3–4 należy określać na pojeździe w stanie nieobciążonym.

WARUNKI SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE ŚWIATEŁ 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 przeciwmgłowych 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 odblaskowych – 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 kontrolny		Połączenia elektryczne	Własności świetlne	Inne warunki
		pojazdy samochodowe, z wyjątkiem motocykli	motocykle <sup>1)</sup>	ciągniki*	przyczepy		na długości	na szerokości <sup>1)</sup>	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 <sup>2)</sup>	2 lub 4	-	biała	z przodu w taki sposób, aby wysyłane 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 niemigający barwy niebieskiej	-	1) powinny być włączone wszystkie drogowe, gdy jedna z par światła przeznaczona jest wyłącznie do światła drogowych, dopuszcza się, aby zmieniała ona swe ustawienie w zależności od kąta obrotu kierownicy, przy czym obrót światła powinien następować wokół osi pionowej, stosuje się to również do światła drogowego motocykla i ciągnika	1) powinny dostatecznie oświetlać drogę co najmniej na 100 m przed pojazdem przy dobrej przejrzystości powietrza, 2) suma światłości wszystkich światel drogowych nie może być mniejsza niż 30 000 cd <sup>3)</sup> (dla motocykli -12 500 cd) i nie może przekraczać 225 000 cd (dla motocykli -120 000 cd)	w razie wyposażenia pojazdu w cztery światła drogowe, gdy jedna z par światła przeznaczona jest wyłącznie do światła drogowych, dopuszcza się, aby zmieniała ona swe ustawienie w zależności od kąta obrotu kierownicy, przy czym obrót światła powinien następować wokół osi pionowej, stosuje się to również do światła drogowego motocykla i ciągnika
2	Mijania	2	1 lub 2 <sup>2)</sup>	2 <sup>10)</sup>	-	biała	z przodu jak lp. 1	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu; wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm <sup>4)28)</sup> (nie stosuje się to do motocykla i ciągnika)	500÷1200, dla samochodów ciężarowych terenowych o mmc powyżej 12 t (kat. N <sub>2</sub> G) oraz ze względów konstrukcyjnych dla ciągników dopuszcza się największą wysokość 1500 mm	-	dopuszcza się sygnał świetlny barwy zielonej	-	1) wyłączenie światel mijania musi powodować równoczesne wyłączenie wszystkich światel drogowych, 2) światła mijania mogą pozostać włączone razem ze światłami drogowymi, 3) włączenie światel mijania nie jest możliwe, jeśli nie są włączone światła pozycyjne, z wyjątkiem krótkotrwałego włączenia światła jako ostrzegawczego sygnału świetlnego; 4) światła mijania mogą być włączone i wyłączone automatycznie, lecz powinna być możliwość manualnego włączenia i wyłączenia tych światel	powinny dostatecznie oświetlać drogę co najmniej na 40 m przed pojazdem przy dobrej przejrzystości powietrza <sup>37)</sup>	1) powinny być asymetryczne i oświetlać drogę po prawej stronie na większą odległość niż po lewej stronie <sup>26)</sup> , 2) jeżeli światła mijania wykorzystują jako źródło światła moduły LED lub strumień świetlny źródła światła zastosowanego w światłach mijania przekracza wartość 2000 lumenów, to korektor pochylenia 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 <sup>5)</sup>	2 <sup>38)</sup>	-	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 <sup>4)</sup> (dla motocykla jednośladowego 240 mm, dla ciągnika 500 mm)	350+1500 <sup>8) 38) 40)</sup>	nie bliżej niż 40 mm od światła mijania lub przeciwmgłowego przedniego <sup>9)</sup>	-	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 wyraźną zmienioną częstotliwością; sygnał akustyczny powinien być wyraźnie słyszalny i w wymienionych wyżej warunkach powinien znacznie zmienić 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) włączenie 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 nie 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	tylne	2 <sup>32)</sup>	2 <sup>6)</sup>	2	2 <sup>32)</sup>	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 <sup>4)</sup> (dla motocykla jednośladowego 180 mm, dla ciągnika 500 mm)	350+1500 <sup>8) 35) 40)</sup>	-					
3c	boczne	2 <sup>11)</sup>	2 <sup>12)</sup>	brak lub 2	- <sup>11)</sup>	żółta samochodowa	na obu bokach; odległość środka najbardziej do przodu wysuniętego punktu powierzchni świetlnej od przedniego obrysu nie może przekraczać 1800 mm <sup>13)</sup> (nie stosuje się tego do motocykla)	wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm <sup>16)</sup>	500+1500 <sup>15)</sup> , dla samochodów osobowych (kat. M <sub>1</sub> ) dopuszcza się najmniejszą wysokość 350 mm	-					
3d	przednio-tylne	-	-	2 <sup>39)</sup>	-	żółta samochodowa	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 <sup>17)</sup> 33)	1 lub 2, z tym że dla motocykla trójkąłowego muszą być dwa światła	2	2 <sup>33)</sup>	czerwona	z tyłu	dla samochodów osobowych (kat. M <sub>1</sub> ) nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu; dla motocykla brak wymagań, dla pozostałych pojazdów w wzajemna odległość światel umieszczonych po lewej i po prawej stronie pojazdu nie może być mniejsza niż 600 mm (dla ciągnika 500 mm) <sup>7)</sup>	350÷1500 <sup>8)</sup> 35) 40) dla motocykla najmniejsza wysokość wynosi 250 mm	-		dopuszcza się sygnał świetlny niemigający, zapalający się w razie niesprawności światła hamowania „stop”	powinno zapalać się w momencie uruchomienia hamulca roboczego	światłość powinna być wyraźnie większa niż światłość światel pozycyjnych tylnych	
4b	kategorii S3 lub S4 (środkowe zgodnie z oznaczeniem homologacyjnym)  obecność obowiązkowa dla pojazdów kategorii M <sub>1</sub> zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 2003 r.; obecność obowiązkowa dla pojazdów kategorii N <sub>1</sub> z wyłączeniem pojazdów z otwartą przestrzenią ładunkową, zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2012 r.	1 <sup>29)</sup>	-	-	1 <sup>29)</sup>	czerwona	z tyłu	środek światła powinien leżeć w środkowej wzdłużnej płaszczyźnie pojazdu <sup>29)</sup>	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 światel 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 światel 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 <sup>14)</sup>	2 <sup>44)</sup>	biała, a dla motocykli biała lub żółta samochodowa <sup>47)</sup>	z przodu <sup>18)</sup>	nie dalej niż 400 mm <sup>19)</sup> od bocznego obrysu pojazdu; wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm (dla ciągnika 500 mm) <sup>7),28)</sup>	350÷1500 <sup>8),40)</sup>	-	obowiązkowy - świetlny niemięgący 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 <sup>34)</sup>	1 lub 2	2	2 <sup>34)</sup>	czerwona	z tyłu <sup>30)</sup>	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu (z wyjątkiem świateł dodatkowych); wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm <sup>7),28)</sup>	350÷1500 <sup>8),35),40)</sup>	-	obowiązkowy - jego funkcję powinien spełniać sygnał przewidziany dla świateł 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 <sup>41)</sup> - jeśli dwa nie mogą spełnić wymagań co do rozmieszczenia i widoczności)	2 <sup>23)</sup>	czerwona	z tyłu <sup>20)</sup>	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu; wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm <sup>7),28)</sup>	250÷900 <sup>21),41)</sup> 400÷900 <sup>41)</sup> (dla ciągników nie niżej 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 <sup>7)</sup>	250÷900 <sup>21)</sup>	-	-	-	-	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 <sup>18)</sup>	nie dalej niż 400 mm <sup>19)</sup> od bocznego obrysu pojazdu; wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm <sup>7),28)</sup>	250÷900 <sup>21)</sup>	-	-	-	-	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	<sup>24)</sup>	1 lub 2 po każdej stronie	<sup>43)</sup>	<sup>24)</sup>	żółta samochodowa; dopuszcza się barwę czerwoną w przypadku światła umieszczonego z tyłu pojazdu we wspólnej obudowie z innym czerwonym światłem tylnym lub umieszczonym najbardziej z tyłu bocznym światłem pozycyjnym	<sup>27)</sup>	na obu bokach pojazdu	250+900 <sup>21)</sup>	-	-	-	-	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)									obowiązkowy - świetlny migający barwy czerwonej; może działać równocześnie z kontrolnym sygnałem, o którym mowa w lp. 3 kol. 13 lub może być zastąpiony tym sygnałem.	-	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 jednej fazie	powinno działać również, gdy urządzenie włączające silnik znajduje się w położeniu uniemożliwiającym jego pracę
13	Przeciwmgłowe tylne	1 lub 2	1 lub 2	<sup>143)</sup> lub <sup>243)</sup>	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+1000 <sup>22)</sup> dla samochodów ciężarowych terenowych o mmc powyżej 12 t (kat. N <sub>2</sub> G) 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	Cofania	1 lub 2 <sup>30)</sup>	-	<sup>143)</sup> lub <sup>243)</sup>	1 lub 2 <sup>30)</sup>	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 <sup>36)</sup>	-	<sup>242)</sup> widoczne z przodu i <sup>242)</sup> widoczne z tyłu	2 widoczne z przodu i 2 widoczne z tyłu <sup>36)</sup>	biała - z przodu, czerwona - z tyłu <sup>36)</sup>	-	możliwie najbliżej bocznego obrysu pojazdu, lecz nie dalej niż 400 mm od tego obrysu	możliwie najwyżej, przy spełnieniu warunku rozmieszczenia na szerokości oraz symetrii światel	nie bliżej niż 200 mm od światła pozycyjnego 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
16	Przeciwmgłowe przednie	2	1 lub 2 <sup>2)</sup>	<sup>243)</sup>	-	biała lub żółta selektywna	z przodu jak lp. 1	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu	nie niżej niż 250 mm i nie wyżej niż światło mijania; a dla samochodów osobowych (kat. M <sub>1</sub> ) także nie wyżej niż 800 mm	-	obowiązkowy niemigający sygnał barwy zielonej	-	1) powinno być włączane i wyłączane 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 trójkołowych 4 lub 2	4 <sup>43)</sup> lub 2 <sup>43)</sup>	-	biała - z przodu, czerwona - z tyłu, żółta samochodowa - jeżeli światło jest połączone z kierunkowskazem bocznym lub bocznym światłem pozycyjnym	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 <sup>8)</sup> 40)	-	dopuszcza się barwy zielonej; jeśli jest - powinien wyraźnie różnić się od sygnału światel pozycyjnych	-	1) powinno być możliwe włączenie światel po jednej stronie pojazdu bez włączenia jakiegokolwiek innego światła, 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
18	Światło do jazdy dziennej	2	1 lub 2	-	-	biała	z przodu jak lp. 1	wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm <sup>7)</sup>	250+1500	-	dopuszcza się	-	1) powinny się automatycznie włączać, kiedy urządzenie włączające lub wyłączające silnik znajduje się w położeniu umożliwiającym pracę silnika, <sup>48)</sup> 2) mogą być wyłączone gdy: - automatyczna skrzynia biegów jest w pozycji P hamulec postojowy jest uruchomiony przed ruszeniem pojazdu po raz pierwszy po każdym ręcznym uruchomieniu systemu aktywacji silnika, 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 rozmysłnego wyłączenia, 4) powinny wyłączać się automatycznie, gdy urządzenie włączające lub wyłączające silnik znajduje się w położeniu uniemożliwiającym pracę silnika po włączeniu przednich światel mijania, drogowych lub przeciwmgłowych, z wyjątkiem sytuacji, gdy światła te wykorzystywane są do wysyłania przerywanych sygnałów świetlnych w krótkich odstępach czasu,	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
													<p>5) jeżeli odległość od światła przedniego kierunkowskazu jest równa lub mniejsza od 40 mm, połączenie elektryczne na odpowiedniej stronie pojazdu powinno zapewniać albo wyłączenie światła do jazdy dziennej albo obniżenie światłości przez cały okres działania światła kierunkowskazu,</p> <p>6) jeżeli światło do jazdy dziennej jest wzajemnie połączone ze światłem kierunkowskazu, światło do jazdy dziennej powinno być wyłączone przez cały okres włączenia światła kierunkowskazu,</p> <p>7) dopuszcza się aby wraz z światłami do jazdy dziennej włączały się:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe - jeżeli występują, boczne światła pozycyjne - jeżeli występują oraz oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej,</li> <li>- lub tylko tylne światła pozycyjne</li> </ul>		
19	Pozycyjne boczne	jak lp. 11	-	-	jak lp. 11	jak lp. 11	jak lp. 11	350÷1500 <sup>25)</sup>	-	-	dopuszcza się; jego funkcję powinien spełniać sygnał przewidziany dla światel pozycyjnych przednich i tylnych	-	-	<p>1) powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 300 m,</p> <p>2) w samochodach osobowych i ciężarowych o mnc nieprzekraczającej 3,5 tony (kat. M<sub>1</sub> i N<sub>1</sub>) i długości mniejszej niż 6 m światła barwy żółtej samochodowej mogą migać w fazie i z taką samą częstotliwością jak kierunkowskazy po tej samej stronie pojazdu,</p> <p>3)<sup>1)</sup></p>	-
20	Robocze	-	-	brak specjalnych wymagań	-	-	-	-	-	-	obowiązkowy	-	powinno być włączone i wyłączane niezależnie od innych światel	-	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
21	Oznakowanie odblaskowe:														
21a	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 <sup>25)</sup>	Gdy nieciągłe, to przerwa nie większa niż 50% najkrótszego elementu pasa. Jeżeli nie jest możliwe spełnienie tego wymogu to przerwa powinna być jak najmniejsza i nie powinna przekraczać 1000 mm.	-	-	-	-	1) materiał klasy C, 2) minimalna szerokość pasa 50 mm, 3) łączna pozioma długość elementów oznakowania na pojeździe powinna wynosić co najmniej 70% całkowitej szerokości z tyłu, co najmniej 70% długości z boku (w przyczepach – jest to długość bez dyszla) z wyłączeniem zachodzenia na siebie poszczególnych elementów <sup>45)46)</sup>
21b	grafika	wyłącznie wewnątrz oznakowania konturowego	-	-	wyłącznie wewnątrz oznakowania konturowego	-	-	-	wyłącznie wewnątrz oznakowania konturowego	-	-	-	-	-	1) grafika lub reklama ma być umiarkowana <sup>31)</sup> , 2) materiał do grafiki klasy D lub E <sup>45)</sup>
22	Narożne	2	-	-	-	biała	z przodu (w odległości nie większej niż 1000 mm od przodu pojazdu)	nie dalej niż 400 mm od boczego 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 wyłączać się automatycznie po wyłączeniu kierunkowskazów lub gdy kierownica powróci do pozycji jazdy na wprost, 3) jeżeli włączone jest światło cofania, oba światła narożne mogą być włączone jednocześnie, niezależnie od pozycji kierownicy lub kierunkowskazów; w tym przypadku są wyłączone, jeżeli wyłączone 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 świateł 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 świateł jak w kol. 3.
  - 3) Przy czterech światłach drogowych wymaganie to powinna spełniać przynajmniej jedna para świateł.
  - 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 250cd oraz mniejszą lub równą 20 mm dla kierunkowskazów o światłości w osi odniesienia większej od 400cd.
  - 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 świateł 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.  
Dla pojazdów kategorii  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  i  $N_3$  o długości:
    - a) od 6 m do 9 m dopuszcza się jedno dodatkowe światło kierunkowskazu umieszczone na każdym boku pojazdu lub co najmniej trzy boczne światła pozycyjne na stronę, świecące w fazie i jednocześnie ze światłami kierunkowskazów umieszczonymi po tej samej stronie pojazdu,
    - b) przekraczającej 9 m dopuszcza się dodatkowe, rozmieszczone równomiernie, trzy światła kierunkowskazu umieszczone po obu stronach lub co najmniej trzy boczne światła pozycyjne na stronę, świecące w fazie i jednocześnie ze światłami kierunkowskazów umieszczonymi po tej samej stronie pojazdu.
 Dla pojazdów kategorii  $O_2$  o długości przekraczającej 9 m dopuszcza się do trzech świateł kierunkowskazu, umieszczonych na każdym boku pojazdu oraz dla pojazdów kategorii  $O_3$  i  $O_4$  dopuszcza się rozmieszczone równomiernie trzy światła kierunkowskazu lub co najmniej trzy boczne światła pozycyjne, umieszczone po obu stronach, świecące w fazie i jednocześnie ze światłami kierunkowskazów umieszczonymi po tej samej stronie pojazdu.  
Jeżeli pojazd jest wyposażony w 3 dodatkowe kierunkowskazy opisane w punkcie 3c tabeli, boczne światła pozycyjne powinny świecić światłem ciągłym.
  - 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.  $M_1$  i  $N_1$ ) 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 świateł w innym miejscu, przy zapewnieniu wymaganej widoczności.

- 19) Dla przyczepy – 150 mm.
- 20) Dla motocykla z jednym kołem z tyłu dopuszcza się umieszczenie świateł 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 świateł powinna zapewniać spełnienie wymagań dotyczących rozmieszczenia na długości pojazdu.
- 25) Jeżeli konstrukcja pojazdu nie pozwala na zachowanie tej wysokości, dopuszcza się: 2100 mm dla świateł pozycyjnych bocznych (poz. 19), 2500 mm dla oznakowania odblaskowego konturowego (poz. 21a).
- 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 świateł mijania z żarowymi źródłami światła oraz modułami LED. Dodatkowo, w motocyklach o pojemności skokowej silnika  $> 125\text{cm}^3$ , 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 świateł umieszczonych na tym samym boku pojazdu, z wyjątkiem samochodów osobowych, ciężarowych i specjalnych o mmc poniżej 3,5 tony (kat.  $M_1$  i  $N_1$ ), 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.  $M_1$ ), ciężarowych i specjalnych (kat.  $N_1$ ) 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  $M_1$ . 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.  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $O_2$ ,  $O_3$  i  $O_4$ ), skierowane do tyłu, tak aby nie powodowały oślnienia innych użytkowników drogi.
- 31) Warunek umiarkowania jest spełniony, jeżeli zastosowano do nich materiały odblaskowe 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 odblaskowa materiału klasy D nie przekracza  $2\text{ m}^2$ .
- 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.  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $O_2$ ,  $O_3$  i  $O_4$ ).
- 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.  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $O_2$ ,  $O_3$  i  $O_4$ ).
- 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.  $N_2$ ,  $N_3$ ,  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $O_2$ ,  $O_3$  i  $O_4$ ).
- 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  $N_1$  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 70%, 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, STOPNI DLA PASAŻERÓW ORAZ ODSTĘPÓW  
MIĘDZY SIEDZENIAMI W AUTOBUSACH

## 1) Klasy autobusów

Dla autobusów kategorii M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub> przeznaczonych do przewozu pasażerów, z wyłączeniem kierowcy i członka załogi pełniącego funkcję drugiego kierowcy lub ewentualnego pomocnika, w liczbie nie większej niż 22, 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 M<sub>2</sub> i M<sub>3</sub> przeznaczonych do przewozu pasażerów, z wyłączeniem kierowcy i członka/członków załogi pełniącego/pełniących funkcję drugiego kierowcy lub ewentualnego pomocnika, w liczbie większej niż 22 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 (1550) <sup>1</sup>	1500 (1400) <sup>2</sup>	Do 12 pasażerów: 1100  Górne naroża można zmniejszyć przez zaokrąglenie promieniem nieprzekraczającym 150 mm.

		Szerokość (mm)	Drzwi pojedyncze: 650 (750) <sup>1</sup>  Drzwi podwójne: 1200	Wymiar ten można zmniejszyć o 100 mm, gdy pomiar jest wykonywany na wysokości uchwytów i o 250 mm, jeżeli wymagają tego nadkola lub mechanizm uruchamiania automatycznego lub zdalnego sterowania drzwiami lub pochylenie szyby przedniej.
Drzwi awaryjne		Wysokość (mm)	1250	Do 12 pasażerów miejsc: 1100  Górne naroża można zmniejszyć przez zaokrąglenie promieniem nieprzekraczającym 150 mm.

		Szerokość (mm)	550	Szerokość może być zmniejszona do 300 mm w przypadku, gdy wymagają tego wystające nadkola, pod warunkiem, że zachowana jest szerokość 550 mm na wysokości minimalnej 400 mm powyżej najniższej części otworu drzwiowego.
Okno awaryjne	Powierzchnia (mm <sup>2</sup> )		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 (mm <sup>2</sup> )	400000	Możliwe jest wpisanie w tę powierzchnię prostokąta o wymiarach 500x700 mm

Uwaga:

Wymiary drzwi głównych i drzwi awaryjnych nie mają zastosowania do pojazdu klasy B z maksymalną masą całkowitą nieprzekraczającą 3,5 tony i mieszczącego do 12 siedzeń dla pasażerów, z których każdy ma swobodny dostęp do co najmniej dwojga 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 każdego drzwi głównych lub schodów wewnętrznych oraz każdej powierzchni przeznaczonej dla pasażerów stojących powinny spełniać następujące wymagania:

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

\* 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)	360 <sup>1)</sup>	400 <sup>1) 2)</sup>
	Min. głębokość (mm)	300 <sup>5)</sup>	
Pozostałe stopnie	Maks. wysokość (mm)	250 <sup>3)</sup>	350 <sup>4)</sup>
	Min. wysokość (mm)	120	
	Min. głębokość (mm)	200	

<sup>1)</sup> 700 mm w przypadku drzwi awaryjnych. 1500 mm w przypadku drzwi awaryjnych na górnym pokładzie pojazdu dwupokładowego.

<sup>2)</sup> 430 mm w przypadku pojazdu wyłącznie z zawieszeniem mechanicznym.

<sup>3)</sup> 300 mm w przypadku stopni w drzwiach za ostatnią osią.

<sup>4)</sup> 250 mm w przejściach w przypadku pojazdów mających nie więcej niż 22 miejsca.

<sup>5)</sup> 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 oparcia siedzeń, zwróconych ku sobie, mierzona w kierunku poziomym na wysokości górnych płaszczyzn poduszek siedzeń, nie powinna być mniejsza niż 1300 mm.

**WARUNKI DODATKOWE DLA POJAZDU PRZYSTOSOWANEGO DO  
ZASILANIA GAZEM**

**§ 1.** Użyte w załączniku określenia oznaczają:

- 1) „gaz LPG” – skroplony gaz węglowodorowy, którego podstawowymi składnikami są: propan i butan;
- 2) „gaz CNG” – sprężony gaz ziemny, którego podstawowym składnikiem jest metan;
- 3) „gaz LNG” – skroplony schłodzony gaz ziemny do temperatury co najmniej  $-162^{\circ}\text{C}$ , którego podstawowym składnikiem jest metan;
- 4) „gaz” – gaz LPG, gaz CNG i gaz LNG;
- 5) „instalacja” – zestaw części i zespołów umieszczonych w pojeździe, niezbędnych do zasilania silnika gazem;
- 6) „zbiornik” – zbiornik lub butla umieszczona na stałe w pojeździe na gaz LPG, CNG, LNG służąca do zasilania silników w pojazdach.

**§ 2.** 1. Wyposażenie pojazdu w instalację nie może powodować przekroczenia parametrów określonych przez producenta pojazdu, a zwłaszcza dotyczących dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu oraz dopuszczalnych nacisków osi.

2. Wyposażenie pojazdu w instalację nie powinno zakłócać pracy podstawowego zasilania, jeśli pozostało ono w pojeździe.

3. Instalacja powinna działać w sposób prawidłowy i bezpieczny oraz nie powinna wykazywać nieszczelności.

4. Instalacja powinna działać tak, aby nie przekraczać wartości ciśnienia roboczego, na jakie została zaprojektowana i homologowana.

5. Z wyjątkiem zbiornika żadne elementy instalacji, w tym żadne materiały zabezpieczające stanowiące część takich elementów, oprócz przewodów gazowych i ich osłon biegnących pod zbiornikiem paliwa, nie mogą w żadnym przekroju poprzecznym pojazdu wystawać poza dolną krawędź pojazdu, chyba że inna część pojazdu w promieniu 150 mm znajduje się niżej.

6. Niezabezpieczony mechanicznie zbiornik w pojeździe gotowym do jazdy nie może znajdować się niżej niż 200 mm ponad powierzchnią drogi. Jeżeli zbiornik jest odpowiednio zabezpieczony z przodu i z boków i gdy żadna część zbiornika nie znajduje się poniżej takiej konstrukcji ochronnej dopuszcza się by zbiornik znajdował się niżej niż 200mm ponad powierzchnią drogi.

7. Wylot rury wydechowej nie może być skierowany w stronę jakiegokolwiek elementu instalacji.

8. Autobus przystosowany do zasilania gazem powinien być oznaczony z przodu i z tyłu nadwozia oraz z prawego boku pojazdu w pobliżu drzwi wejściowych nalepką z symbolem „LPG” „CNG” lub „LNG, wzory nalepek określone są w przepisach dotyczących rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych.

**§ 3.** 1. Złącza instalacji, przez które przepływa gaz, powinny znajdować się w miejscach łatwo dostępnych dla kontroli ich szczelności.

2. W pojeździe z silnikiem o zapłonie samoczynnym instalacja powinna zagwarantować odcięcie dopływu gazu do silnika po osiągnięciu jego maksymalnej prędkości obrotowej.

3. Kompletację instalacji oraz sposób jej połączenia i umieszczenia w pojeździe określa podmiot, który uzyskał świadectwo homologacji na podstawie danych określonych w świadectwie homologacji sposobu montażu instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazowego.
4. Instalacja powinna być zabezpieczona przed korozją, działaniem piasku oraz kamieni, mogących uszkodzić zabezpieczenie antykorozyjne. Zabezpieczenie takie, jeżeli jest stosowane, nie może sprzyjać powstaniu uszkodzeń powodowanych przez korozję przez gromadzenie zanieczyszczeń, soli i wilgoci w pobliżu elementów instalacji przystosowującej pojazd do zasilania gazowego.
5. Budowa instalacji oraz sposób jej montażu powinny umożliwiać przeprowadzanie badań okresowych przez zapewnienie dostępu do elementów i zespołów instalacji, ich złącz oraz oznakowania.
6. Elementy i zespoły instalacji narażone na mechaniczne uszkodzenia powinny być odpowiednio zabezpieczone przed uszkodzeniami przez ruchome elementy pojazdu, kolizję pojazdu, załadunek lub rozładunek pojazdu lub przemieszczanie ładunku.
7. Elementy instalacji nie mogą wystawać poza obrys pojazdu; nie stosuje się to do wlewów paliwa, które mogą wystawać, lecz nie więcej niż o 10 mm.
8. Instalacja nie może utrudniać w sposób istotny dostępu do silnika i innych zespołów. Za istotne utrudnienie uważa się ograniczenie dostępu uniemożliwiające wykonywanie prostych czynności obsługowych jak kontrola i uzupełnianie poziomu płynów eksploatacyjnych. Wymóg ten nie dotyczy przypadku utrudnienia dostępu do demontowalnych zespołów, podzespołów i części pojazdu.
9. Rozłączenie złącz gazowych instalacji nie powinno być możliwe bez użycia narzędzi.
10. Elementy instalacji, w których znajduje się lub przez które przepływa gaz, nie mogą bez pełnego osłonięcia być umieszczone w pomieszczeniu przeznaczonym do przewozu osób.
11. Dopływ gazu do układu dolotowego, gdy silnik nie pracuje, oraz po przełączeniu na inne paliwo powinien być zatrzymany.
  - 11.1. Zdalnie sterowany zawór roboczy z zaworem ograniczającym przepływ w odniesieniu do instalacji gazu LPG powinien być:
    - a) zainstalowany bezpośrednio na zbiorniku paliwa, bez żadnych elementów pośrednich,
    - b) sterowany tak, aby zamykał się automatycznie, jeżeli silnik nie pracuje, niezależnie od położenia wyłącznika zapłonu, i aby pozostawał zamknięty, dopóki silnik nie pracuje lub po przełączeniu zasilania silnika na inne paliwo.
  - 11.2 Niezależnie od pkt 11.1 w przypadku wtrysku fazy ciekłej gazu LPG, jeżeli recyrkulacja paliwa wymaga oczyszczenia układu z pęcherzyków gazu (korka parowego), można pozostawić zdalnie sterowany zawór roboczy z zaworem ograniczającym przepływ otwarty przez okres nie dłuższy niż 10 sekund przed uruchomieniem silnika.
  - 11.3. Niezależnie od pkt 11.1 zdalnie sterowany zawór roboczy może pozostawać w pozycji otwartej w trakcie okresów automatycznego wyłączenia silnika.
  - 11.4. Jeżeli zdalnie sterowany zawór roboczy pozostaje zamknięty w trakcie okresów automatycznego wyłączenia silnika, zawór powinien spełniać przepisy pkt 4.7 załącznika 3 do Regulaminu nr 67 EKG ONZ i być oznakowany symbolem trwałości H1, H2 lub H3 w zależności od sposobu sterowania zaworem.
  - 11.5. Zdalnie sterowany zawór odcinający w odniesieniu do instalacji gazu LPG powinien być zainstalowany w przewodzie gazowym pomiędzy zbiornikiem LPG a regulatorem

ciśnienia/parownikiem, jak najbliżej regulatora ciśnienia/parownika. Jeżeli regulator ciśnienia/parownik nie jest stosowany, to zawór odcinający powinien być zainstalowany możliwie jak najbliżej urządzeń dawkujących paliwo do silnika.

11.6. Zdalnie sterowany zawór odcinający w odniesieniu do instalacji gazu LPG może być zespolony z regulatorem ciśnienia/parownikiem.

11.7. Niezależnie od przepisów pkt 11.5, zdalnie sterowany zawór odcinający może być zainstalowany w komorze silnikowej, w miejscu określonym przez producenta instalacji gazu LPG, pod warunkiem obecności układu powrotu paliwa pomiędzy regulatorem ciśnienia, a zbiornikiem gazu LPG.

11.8. Zdalnie sterowany zawór odcinający powinien być zainstalowany tak, aby zapewnić odcięcie dopływu paliwa do silnika, kiedy silnik nie pracuje lub po przełączeniu na inne paliwo, w przypadku pojazdu wyposażonego w drugi układ zasilania paliwem, niezależnie od położenia włącznika zapłonu (stacyjki). Dopuszczalna zwłoka do celów diagnostycznych wynosi 2 sekundy.

11.9. Niezależnie od przepisów pkt 11.8, w przypadku wtrysku ciekłego paliwa, jeżeli recyrkulacja paliwa wymaga oczyszczenia układu z pęcherzyków gazu (korka parowego), można pozostawić zdalnie sterowany zawór odcinający otwarty przez okres nie dłuższy niż 10 sekund przed uruchomieniem silnika w trybie pracy na gaz LPG oraz podczas przełączania paliwa.

11.10. Niezależnie od przepisów pkt 11.8 zdalnie sterowany zawór odcinający może pozostawać w pozycji otwartej w trakcie okresów automatycznego wyłączenia silnika.

11.11. Jeżeli zdalnie sterowany zawór odcinający pozostaje zamknięty w trakcie okresów automatycznego wyłączenia silnika pojazdu, zawór powinien spełniać przepisy pkt 4.7 załącznika 3 do Regulaminu nr 67 EKG ONZ i być oznakowany symbolem trwałości H1, H2 lub H3 w zależności od sposobu sterowania zaworem.

11.12. W odniesieniu do instalacji gazu LPG, która jest wyposażona w układ powrotny paliwa do zbiornika za pomocą oddzielnego przewodu montowanego do osprzętu zbiornika, wymaga się stosowania rozwiązań zabezpieczających przed wypływem paliwa ze zbiornika do tego przewodu w normalnych warunkach eksploatacji instalacji jak również w przypadku utraty szczelności lub zerwania przewodu powrotnego paliwa.

11.13. Zawór automatyczny w odniesieniu do instalacji gazu CNG oraz gazu LNG powinien być zainstalowany bezpośrednio na każdym zbiorniku. Zawór automatyczny powinien odcinać dopływ paliwa, kiedy silnik nie pracuje, niezależnie od położenia włącznika zapłonu (stacyjki) i pozostawać zamknięty, gdy silnik nie pracuje. Dla celów diagnostyki dopuszcza się opóźnienie 2 s.

12. Przez żaden element instalacji, w którym znajduje się gaz, nie może płynąć prąd elektryczny za wyjątkiem tych elementów, które są do tego dostosowane i zostało to potwierdzone w procesie homologacji.

13. Układ elektryczny wchodzący w skład instalacji powinien być zabezpieczony przed przeciążeniem i wyposażony co najmniej w jeden bezpiecznik dostępny bez użycia narzędzi.

14. W przypadku pojazdu zasilanego gazem LNG, przedział w którym umieszczony jest zbiornik na gaz LNG powinien być wyposażony w system detekcji gazu. Natomiast w kabinie kierowcy powinien znajdować się wskaźnik poziomu paliwa oraz sygnalizacja świetlna detektora gazu.

§ 4. 1. Zbiorniki powinny spełniać wymagania określone w warunkach technicznych dozoru technicznego. Zbiorniki powinny być zbadane i dopuszczone do eksploatacji przez Transportowy Dozór Techniczny.

2. Zbiorniki powinny być tak zainstalowane, aby były maksymalnie chronione przed skutkami zderzeń, w tym głównie od przodu i tyłu pojazdu, a w przypadku ich umieszczenia w przestrzeni ładunkowej samochodu ciężarowego powinny być zabezpieczone przed uszkodzeniem ładunkiem oraz przez operacje załadunkowo-wyładunkowe.

3. Zbiorniki na gaz LPG powinny być skutecznie osłonięte przed działaniem promieni słonecznych; nie stosuje się do zbiorników homologowanych według serii poprawek 01 do Regulaminu nr 67 EKG ONZ.

4. Mocowanie zbiorników do pojazdu powinno zabezpieczać przed ich przemieszczeniem przy działaniu na pojazd przyspieszenia wyrażonego iloczynem liczby i przyspieszenia ziemskiego – „g”:

1) w przypadku pojazdów kategorii M1 i N1:

a) w kierunku wzdłużnym do przodu – 20 g,

b) w kierunku poprzecznym – 8 g;

2) w przypadku pojazdów kategorii M2 i N2:

a) w kierunku wzdłużnym do przodu – 10 g,

b) w kierunku poprzecznym – 5 g;

3) w przypadku pojazdów kategorii M3 i N3:

a) w kierunku wzdłużnym do przodu – 6,6 g,

b) w kierunku poprzecznym – 5 g.

5. Zbiornik powinien być przymocowany do pojazdu za pomocą stałych mocowań lub za pomocą ramy zbiornika i pasów zbiornika lub w równorzędny sposób:

1) Zbiornik podlegający korozji (stalowy) powinien być zainstalowany tak, aby nie występował styk metal-metal. Nie dotyczy to styku z metalem uchwytów (mocowania stałe) wykonanych w procesie produkcji zbiornika. Elementy mocowania oraz części pojazdu przylegające do zbiornika powinny być oddzielone od niego przekładką elastyczną i nieabsorbującą wilgoci.

2) Zbiorniki inne niż metalowe, szczególnie zbiorniki na gaz CNG klas CNG 2, CNG 3 oraz CNG 4 należy montować ściśle według zaleceń producenta, w celu uniknięcia wprowadzenia dodatkowego obciążenia konstrukcji zbiornika a szczególnie miejscowego oddziaływania mocowania urządzeń mocujących na zbiornik w sposób, który nie jest przewidziany przez producenta.

6. Zbiorniki powinny być tak umieszczone, aby była możliwość łatwego:

1) odczytu stanu napełnienia;

2) odczytu danych dotyczących oznakowań identyfikacyjnych oraz cech legalizacji.

7. Zbiornik powinien być zainstalowany w prawidłowym położeniu, zgodnie z wytycznymi producenta zbiornika.

8. Zabrania się instalowania zbiorników w komorze silnika.

9. W pobliżu zbiorników nie powinny znajdować się sztywne elementy o ostrych krawędziach, mogące wejść w kontakt ze zbiornikiem w normalnych warunkach eksploatacji pojazdu.

10. Żaden element instalacji nie może być zlokalizowany w promieniu 100 mm od elementów układu wydechowego lub podobnego źródła ciepła, chyba że jest odpowiednio osłonięty przed działaniem ciepła za pomocą osłony termicznej. Osłoną termiczną nazywamy każdy element, dostatecznie skuteczny by ograniczyć wpływ ciepła do elementów i zespołów instalacji przystosowanej do zasilania gazem, zabezpieczający przed zniszczeniem lub przyspieszonym starzeniem termicznym.

11. Nie dopuszcza się jakichkolwiek przeróbek zbiornika oraz wprowadzania zmian w konstrukcji homologowanych elementów i zespołów instalacji.

12. Każdy zbiornik gazu LPG łączony w zespoły i połączony z jednym przewodem zasilającym powinien być wyposażony w zawór jednokierunkowy umieszczony za samoczynnym zaworem odcinającym zbiornika, a w przewodzie zasilającym powinien być zainstalowany zawór bezpieczeństwa przewodu, umieszczony za zaworem jednokierunkowym. Przed zaworem(-ami) jednokierunkowym(-i) należy umieścić odpowiedni układ filtrujący, w celu zabezpieczenia tych zaworów przed zanieczyszczeniem. Nie wymaga się stosowania zaworu jednokierunkowego i nadciśnieniowego zaworu bezpieczeństwa przewodu gazowego, jeśli ciśnienie zwrotne samoczynnego zaworu odcinającego przekracza 0,5 MPa w położeniu zamkniętym. W takim przypadku samoczynne zawory odcinające będą sterowane tak, aby uniemożliwić jednoczesne otwarcie więcej niż jednego samoczynnego zaworu w danym czasie. Nakładanie się czasu potrzebnego do otwarcia jest ograniczone do dwóch minut.

13. Ręczny zawór odcinający zbiornika instalacji zasilania gazem LNG powinien być umieszczony w miejscu łatwo dostępnym, wyraźnie oznaczonym a jego użycie nie powinno wymagać stosowania narzędzi.

14. Zbiornik powinien być wyposażony w osprzęt zatwierdzony w świadectwie homologacji zbiornika.

15. W odniesieniu do instalacji gazu LPG nadciśnieniowy zawór bezpieczeństwa oraz bezpiecznik termiczny muszą być zainstalowane na zbiorniku paliwa tak, aby był połączony ze strefą lotną i odprowadzał gaz bezpośrednio do otoczenia lub do gazoszczelnej obudowy.

16. W odniesieniu do instalacji gazu LPG zawór ograniczający napełnianie do 80 % powinien być przystosowany do danego zbiornika oraz powinien być zainstalowany w odpowiednim położeniu uniemożliwiającym napełnienie zbiornika paliwa powyżej 80 % jego pojemności.

**§ 5.** Wlewy paliwa/zawory do napełniania zbiorników gazu powinny być umieszczone w miejscu łatwo dostępnym, umożliwiającym napełnianie zbiorników z zewnątrz pojazdu. Wlewy/zawory powinny być zamontowane w sposób pewny oraz zabezpieczone przed obracaniem się, jak również zanieczyszczeniem. W odniesieniu do instalacji zasilających gazem CNG dopuszcza się montaż wlewu paliwa w komorze silnika.

**§ 6. 1.** Przewody metalowe, zastosowane w instalacji zasilania gazem powinny być bez szwu, stalowe lub miedziane w odniesieniu do gazu LPG oraz wyłącznie stalowe w odniesieniu do gazu CNG; przewody stalowe powinny być ze stali nierdzewnej lub stali z pokryciem antykorozyjnym. Dopuszcza się stosowanie homologowanych przewodów sztywnych

wykonanych z materiału niemetalowego. W przypadku przewodów stosowanych w instalacji zasilania gazem LNG, przewody powinny być wykonane ze stali nierdzewnej.

2. Przewody miedziane na całej długości powinny być zabezpieczone osłoną gumową lub z tworzywa sztucznego.

3. Przewody powinny być tak ułożone, aby:

- 1) mogły być łatwo kontrolowane;
- 2) nie ocierały się o elementy pojazdu;
- 3) odległość od układu wydechowego nie była mniejsza niż 0,1 m, jeśli nie stosuje się ekranu termicznego;
- 4) nie przebiegały w miejscu podnoszenia pojazdu;
- 5) mocowanie wykluczało ich wibrację;
- 6) mocowanie nie powodowało naprężenia przewodu.

4. W przypadku braku możliwości spełnienia wymagań określonych w ust. 3 pkt 1, 2 i 5 dopuszcza się odstępstwo dla przewodu łączącego zbiornik z reduktorem, pod warunkiem dodatkowego zabezpieczenia go przed korozją i mechanicznymi uszkodzeniami oraz wentylacji przestrzeni, w której jest umieszczony.

5. Przewody metalowe łączące elementy instalacji, które w czasie eksploatacji pojazdu mogą podlegać wzajemnym przemieszczeniom, powinny być ukształtowane w pętle o promieniu krzywizny dostosowanym do średnicy przewodu.

6. Przewody nie mogą być spawane lub lutowane oraz łączone ciśnieniowymi złączami zatrzaskowymi.

7. Przewody metalowe powinny być łączone za pomocą znormalizowanych złącz z kielichem lub pierścieniem samozaciskającym. Liczba złącz powinna być ograniczona do minimum. Przewody inne niż metalowe powinny być łączone za pomocą złączy, które są zatwierdzone do stosowania wraz z danym typem przewodu.

8. Średnica zewnętrzna przewodu sztywnego klasy 1 według Regulaminu nr 67 EKG ONZ, wykonanego z miedzi w zastosowaniu do gazu LPG nie może przekraczać 12 mm, a grubość jego ścianki powinna wynosić co najmniej 0,8 mm.

Średnica zewnętrzna przewodu gazowego klasy 1 ze stali i stali nierdzewnej w zastosowaniu do gazu LPG nie może przekraczać 25mm, przy odpowiedniej grubości ścianki.

9. Przewody ze stali nierdzewnej mogą być łączone wyłącznie za pomocą złączy ze stali nierdzewnej.

**§ 7. 1.** Przyspieszanie bądź opóźnianie ruchu pojazdu nie może wywierać wpływu na działanie reduktora.

2. Odległość reduktora od układu wydechowego nie może być mniejsza niż 0,1 m, jeśli nie jest stosowany ekran termiczny.

**§ 8. 1.** Zbiorniki zamontowane w przestrzeni zamkniętej pojazdu powinny być umieszczone w gazoszczelnej obudowie całkowitej lub być wyposażone w gazoszczelną obudowę osłaniającą jedynie zawory oraz miejsce łączenia osprzętu ze zbiornikiem. W przypadku obudów gazoszczelnych osłaniających zawory, zbiorniki powinny być wyposażone w osłonę gazoszczelną, zatwierdzoną w świadectwie homologacji zbiornika.

W przestrzeni pasażerskiej lub zamkniętej przestrzeni bagażowej zabrania się umieszczania połączeń, przez które przepływa gaz, z wyjątkiem:

- a) połączeń na gazoszczelnej obudowie; oraz
- b) połączenia pomiędzy przewodem gazowym sztywnym lub elastycznym a wlewem gazu LPG, jeżeli połączenie to jest wyposażone na całej długości w osłonę, a ewentualne wycieki gazu są odprowadzane bezpośrednio do atmosfery.

2. Obudowy całkowite powinny być wyposażone co najmniej w dwa otwory wentylacyjne połączone z atmosferą, a obudowy osłaniające jedynie zawory zbiorników – co najmniej w jeden. Otwór wentylacyjny powinien mieć powierzchnię przekroju dla przepływu gazu nie mniejszą niż 4,5 cm<sup>2</sup>. Jeżeli w przewodzie układu przewietrzania obudowy jest zamontowany przewód gazowy, inny przewód lub przewody elektryczne, powierzchnia przekroju otworu powinna być nie mniejsza niż 4,5cm<sup>2</sup>.

Wyloty otworów wentylacyjnych nie mogą być skierowane w stronę układu wydechowego, nie mogą uchodzić do wnętrza koła oraz, w przypadku gazu płynnego, powinny być skierowane do dołu.

§ 9. 1. W zależności od daty przystosowania oraz rodzaju gazu instalacja zasilania gazem zawiera:

Lp.	Element instalacji zasilania gazem	LPG <sup>1)</sup>		CNG od dnia 1 stycznia 2003 r. <sup>10)</sup>	LNG od dnia 1 stycznia 2009 r. <sup>10)</sup>
		do dnia 1 kwietnia 2002 r. <sup>2)</sup>	od dnia 1 kwietnia 2002 r. <sup>3)</sup>		
1	2	3	4	5	6
Wyposażenie obowiązkowe					
1	Zbiornik	+	+	+	+
2	Nadciśnieniowy zawór bezpieczeństwa	+ <sup>4)</sup>	+	+	+
3	Dodatkowy nadciśnieniowy zawór bezpieczeństwa				+
4	Zawór przewietrzający				+
5	Termiczny zawór bezpieczeństwa		+ <sup>5)</sup>	+	
6	Zawór ograniczający wypływ gazu	+	+	+	+
7	Zawór ograniczający napełnianie	+	+		
8	Nadajnik wskaźnika poziomu paliwa				+
9	Wskaźnik poziomu paliwa <sup>6)</sup>	+	+		+
1	2	3	4	5	6
10	Samoczynny zawór odcinający zbiornika			+	
11	Samoczynny zawór odcinający zbiornika z zaworem ograniczającym wypływ gazu		+		
12	Wskaźnik ciśnienia			+	+
13	Gazoszczelna obudowa osprzętu zbiornika <sup>7)</sup>	+	+	+	+
14	Wlew paliwa	+	+	+	+
15	Zawór zabezpieczający tankowanie				+
16	Samoczynny zawór odcinający parownika	+	+		
17	Automatyczny zawór odcinający				+
18	Reduktor/parownik <sup>11)</sup>	+	+		+
19	Czujnik zamarzania				+
20	Regulator ciśnienia w zbiorniku				+
21	Regulator ciśnienia			+	+
22	Regulator przepływu gazu			+	
23	Urządzenie wtrysku gazu / Mieszalnik/wtryskiwacz gazu		+	+	

24	Ręczny zawór gazu			+	+
25	Elektroniczna jednostka sterująca <sup>8)</sup>		+	+	
26	Przewody (sztywne i elastyczne)	+	+	+	+
27	Złącza gazowe	+	+	+	+
Wyposażenie dopuszczalne					
21	Pompa paliwa		+		
22	Elektryczne złącze zasilania		+		
23	Zespół dawkujący przepływ gazu		+		
24	Nadciśnieniowy zawór bezpieczeństwa			+	
25	Czujnik ciśnienia i/lub temperatury		+	+	+
26	Zespół filtra gazu		+	+	+
27	Zawór jednokierunkowy (zwrotny)		+	+	+
28	Magistrala paliwowa		+		
29	Dojazdowy wlew paliwa gazowego		+ <sup>9)</sup>		
30	Nadciśnieniowy zawór bezpieczeństwa przewodów		+		
31	Układ wyboru paliwa	+	+	+	+
32	Samoczynny zawór odcinający			+	+

- 1) Obowiązek uzyskania świadectwa homologacji nie stosuje się jedynie do tych urządzeń i elementów, w których znajduje się gaz, gdy jego ciśnienie robocze nie przekracza 20 kPa.
- 2) Odpowiadające wymaganiom „00” serii poprawek do Regulaminu nr 67 EKG ONZ.
- 3) Odpowiadające wymaganiom „01” serii poprawek do Regulaminu nr 67 EKG ONZ.
- 4) Nie jest wymagany w przypadku zbiornika o oznaczeniu klasy „B”.
- 5) Nie jest wymagany, gdy przepustowość zaworu z lp. 2 przekracza 17,7 m<sup>3</sup>/min i świadectwo homologacji zbiornika gazu LPG zatwierdza stosowanie osprzętu, który nie zawiera termicznego zaworu bezpieczeństwa.
- 6) Nie stosuje się do butli.
- 7) Nie wymagana, gdy zbiornik znajduje się na zewnątrz pojazdu.
- 8) Stosuje się wyłącznie do pojazdów z silnikami z wtryskiem paliwa.
- 9) Dopuszczalny wyłącznie w przypadku zasilania jednopaliwowego.
- 10) Odpowiadające wymaganiom Regulaminu nr 110 EKG ONZ; w odniesieniu do pojazdów przystosowanych do zasilania gazem LNG do 24 czerwca 2014 r. tylko elementy wysokociśnieniowe części instalacji odpowiadające wymaganiom regulaminu nr 110 EKG ONZ.
- 11) Nie wymaga się stosowania regulatora ciśnienia/parownika w instalacjach gazu LPG wtryskujących fazę ciekłą.

## 2. Instalacja do zasilania gazem może zawierać także:

- 1) w przypadku instalacji gazu LPG – części i zespoły służące do poprawy działania silnika, o ile połączone są one z częściami instalacji, w których ciśnienie gazu nie przekracza 20 kPa;
- 2) Dopuszcza się dołączenie układu ogrzewania przestrzeni pasażerskiej pod warunkiem że nie jest przez to zakłócone działanie instalacji gazowej;
- 3) Zezwala się na stosowanie złącza roboczego gazu LPG, jeżeli jest ono odpowiednio zabezpieczone, a należyte działanie normalnego układu LPG nie jest zakłócone. Złącze robocze powinno być zespolone z oddzielnym gazoszczelnym zaworem jednokierunkowym.

3. Elementy i zespoły instalacji wymienione w ust. 1 (poza przewodami sztywnymi wykonanymi z metalu klasy 1 wraz ze złączami w odniesieniu do gazu LPG) powinny być homologowane według Regulaminów nr 67 albo 110 EKG ONZ oraz oznakowane zgodnie z wymaganiami w nich określonymi.

4. W odniesieniu do pojazdów przystosowanych do zasilania gazem LPG do dnia 30 maja 1999 r. dopuszcza się inne oznakowania bezpieczeństwa.

5. W odniesieniu do pojazdów przystosowanych do zasilania gazem CNG do 31 grudnia 2003 r. dopuszcza się inne oznakowania bezpieczeństwa dla elementów instalacji zasilania gazem CNG.

6. W odniesieniu do pojazdów przystosowanych do zasilania gazem LNG do 31 grudnia 2003 r., dopuszcza się inne oznakowania bezpieczeństwa dla wszystkich elementów instalacji zasilania gazem LNG.

**§ 10.** Pojazd zasilany gazem może być używany po uzyskaniu odpowiedniej adnotacji w dowodzie rejestracyjnym przewidzianej odrębnymi przepisami.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia został przygotowany na podstawie upoważnienia zawartego w art. 66 ust. 5 *ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.).

Zaproponowane w projekcie zmiany dotyczą m.in.:

- dostosowania przepisów krajowych do wymagań obowiązujących w całopojazdowej homologacji typu pojazdu, aby zapobiec sytuacjom, w których wymagania homologacyjne pojazdów będą różne niż krajowe warunki techniczne pojazdów;
- podniesienia dopuszczalnej masy całkowitej do wartości 34000 kg dla pojazdów czteroosiowych przeznaczonych do budownictwa;
- rozszerzenia przypadków przebudowy pojazdu określonej kategorii homologacyjnej dokonanej po rejestracji pojazdu;
- zmiany w zakresie oznakowania pojazdów Żandarmerii Wojskowej;
- nowych wymagań dla pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy i egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania.

W § 1 w ust. 1 w pkt 2 wyrazy „Biura Ochrony Rządu” zastąpiono wyrazami „Służby Ochrony Państwa”. Zgodnie z ustawą z dnia 8 grudnia 2017 r. o Służbie Ochrony Państwa została powołana nowa formacja ochronna Służba Ochrony Państwa, która zastępuje Biuro Ochrony Rządu.

W § 3 ust. 1 pkt 1 lit. a określono dopuszczalną masę całkowitą dla przyczepy z osią centralną o wartości 11 ton. Zmiana ma na celu dostosowanie do wymagań Dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów oraz Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1230/2012 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.

W dodanym § 3 ust. 1 pkt 15 określono dopuszczalną masę całkowitą o wartości 34 ton dla pojazdów czteroosiowych przeznaczonych dla budownictwa, tj. samochodu ciężarowego o podrodzaju wywrotka, samochodu ciężarowego o podrodzaju pojemnik z przeznaczeniem betoniarka oraz z zabudową wymienną o podrodzaju wywrotka albo podrodzaju pojemnik z przeznaczeniem betoniarka. Mając na względzie wystąpienia producentów pojazdów przeznaczonych dla budownictwa sygnalizujące potrzebę podniesienia dopuszczalnej masy całkowitej dla wykorzystania ich możliwości konstrukcyjnych przy jednoczesnym ograniczeniu oddziaływania na infrastrukturę drogową wynikającą z niewielkich przebiegów, po konsultacjach z Instytutem Badawczym Dróg i Mostów podjęto decyzję o możliwości podniesienia dopuszczalnej masy całkowitej do wartości 34000 kg dla ww. pojazdów. Dotychczasowe przepisy określają, że dopuszczalna masa całkowita dla pojazdu

samochodowego o liczbie osi większej niż trzy może wynosić 32 tony. Należy wskazać, że Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (w art. 4 pkt 2 lit. a) zezwala aby Państwa Członkowskie na swoich terytoriach dopuściły do ruchu: pojazdy lub zespoły pojazdów służące krajowemu transportowi towarów, nie odpowiadające parametrom wymienionym w ppkt 1.3, pkt 2, 3, ppkt 4.1 i 4.3 załącznika I. Zgodnie z przepisem przejściowym § 58 ust. 4 nowo dodany przepis § 3 ust. 1 pkt 15 będzie miał zastosowanie do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po dniu 1 stycznia 2020 r. Jednocześnie właściciele pojazdów zarejestrowanych na terytorium RP przed dniem 1 stycznia 2020 r. będą mogli wystąpić do organu rejestrującego o zmianę danych technicznych w zakresie zwiększenia dopuszczalnej masy całkowitej z 32 ton na 34 tony w dowodzie rejestracyjnym ze względu na zmianę właściwych, określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 66 ust. 5 i 5a ustawy, warunków technicznych.

W § 3 ust. 6 pkt 3 wprowadzono wymagania odnośnie wzajemnych relacji pomiędzy naciskami osi a masą pojazdu jako dostosowanie do wymagań Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1230/2012.

W dodanym § 3 ust. 9a określono, iż maksymalne pionowe obciążenie urządzenia sprzęgającego w przyczepie z osią centralną nie może przekroczyć 10% maksymalnej masy całkowitej przyczepy albo 1000 kg, jako dostosowanie do wymagań Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1230/2012.

W dodanym § 5 ust. 1 pkt 8a wprowadzono wymagania dla grupy osi składającej się z trzech osi pojazdów silnikowych, w której dwie osie składowe są osiami napędowymi, w celu dostosowania nacisków osi do nowej wartości dopuszczalnej masy całkowitej określonej w § 3 ust. 1 pkt 15.

W § 8 w ust 4 pkt 10 doprecyzowano, że w przypadku samochodu ciężarowego o podrodzaju VAN, o maksymalnej masie całkowitej do 7,5 tony wyposażonego w elementy do mocowania ładunku jak i trwałą przegrodę wymagane jest potwierdzenie sprawdzenia wymagań zarówno dla przegrody jak i elementów do mocowania ładunku.

W § 9d doprecyzowano, iż w przypadku przebudowy samochodu ciężarowego na autobus oprócz sprawdzenia wymagań dotyczących wytrzymałości siedzeń i ich mocowania, kotwiczenia pasów bezpieczeństwa weryfikuje się również wymagania techniczne związane z rozmieszczeniem siedzeń określone w załączniku nr 7a do rozporządzenia.

W dodanych § 9f i § 9g określono, że w przypadku:

- przebudowy samochodu ciężarowego na samochód osobowy § 9f,
- zwiększenia liczby siedzeń w autobusie § 9g

przy zmianie liczby siedzeń spełnienie wymagań związanych z wytrzymałością siedzeń i ich mocowania oraz kotwiczeniem pasów bezpieczeństwa powinno być potwierdzone badaniami wykonanymi przez jednostkę uprawnioną.

W dodanym § 9h dotyczącym przystosowania samochodu osobowego o rodzaju nadwozia AF, AC lub ciężarowego (kategorii N1 i N2) pod kątem przewozu osób niepełnosprawnych spełnienie wymagań dla pojazdów przystosowanych do przewozu osób na wózkach inwalidzkich określonych w pkt 1–3 dodatku 3 załącznika XI do dyrektywy 2007/46/WE, dodatkowo dla samochodu ciężarowego pkt 3.5., pkt 3.6. oraz pkt 3.8. części A załącznika II do dyrektywy powinno być potwierdzone przez jednostkę uprawnioną.

Mając na celu usprawnienie procedury dopuszczenia pojazdu do ruchu w dodanym § 9i wprowadzono możliwość zastąpienia badania wykonywanego przez jednostkę uprawnioną oświadczeniem producenta pojazdu podstawowego w przypadku pojazdów dla których wykonano mocowania siedzeń i pasów bezpieczeństwa w procesie produkcyjnym.

W § 11 ust. 1 pkt 5 i 5a wprowadzono możliwość stosowania równoważnych innych urządzeń do widzenia pośredniego typu kamera - monitor. Przepis ma na celu dostosowanie do wymagań regulaminu nr 46 EKG ONZ.

W § 11 ust. 1 pkt 6 lit. b zmianie uległa wartość poziomu dźwięku w odniesieniu do pozostałych pojazdów z 96 dB (A) na 90 dB (A). Zmiana wynika z dostosowania do aktualnego brzmienia Regulaminu nr 28 EKG ONZ.

W dodanym § 11 ust. 9 zostały określone wymagania dla samochodu kempingowego. Wprowadzenie wymagań dla samochodu kempingowego zgodnie z załącznikiem II część A do dyrektywy 2007/46/WE przyczyni się do ułatwienia zaklasyfikowania pojazdu jako specjalny o przeznaczeniu „kempingowy” w procedurze rejestracji pojazdu.

W § 14 ust. 6 pkt 2 wprowadzono wymaganie, że jednoosiowa przyczepa dłuźycowa rejestrowana po raz pierwszy na terytorium RP po dniu 31 grudnia 2019 r będzie musiały być wyposażona w układ hamulcowy zgodnie z wymaganiami regulaminu nr 13 EKG ONZ.

W dodanym § 23 ust. 5 określono zgodnie z wymaganiami regulaminu nr 107 EKG ONZ, że od dnia 1 stycznia 2020 r. autobusy o dopuszczalnej prędkości do 100 km/h klasy B lub III powinny być przeznaczone wyłącznie do przewozu pasażerów siedzących.

W § 36 ust. 2 i 3 na wniosek Komendy Głównej Żandarmerii Wojskowej wprowadzono zmiany w oznakowaniu pojazdów tych służb. Zmiana podyktowana jest potrzebą poprawy widoczności dla pojazdów Żandarmerii Wojskowej, a zwłaszcza w przypadkach występowania warunków pogodowych powodujących ograniczoną widoczność. Ponadto pojazdy tak oznakowane będą oddziaływać prewencyjnie na uczestników ruchu drogowego, przez co będą miały bezpośredni wpływ na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jednocześnie w produkowanych pojazdach nie zawsze istnieje możliwość dokonania oznakowania zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem.

W § 43 ust. 4 pkt 1, 5-9, 12, 14, 16, 18 doprecyzowano, że wymagania dotyczą prawa jazdy.

Ponadto w § 43 ust. 4 pkt 1 zmieniono brzmienie i określono nowe wymagania dla pojazdów stosowanych do przeprowadzania egzaminów państwowych na prawo jazdy. Zmiana w ww. zakresie podyktowana jest zapotrzebowaniem społecznym, a w szczególności analizą problemów z dostępem do uprawnień do kierowania pojazdami przez osoby niepełnosprawne (pojazd dla kategorii AM). Według obecnie obowiązujących przepisów dzieci (w wieku

między 14 a 16 lat), które ze względu na swoją niepełnosprawność nie mogą zdawać egzaminu na prawo jazdy kategorii AM na motorowerze nie mogą w ogóle uzyskać prawa jazdy kategorii AM. Jednakże w ramach uprawnień wynikających z prawa jazdy kategorii AM występują też czterokołowce lekkie, które mogłyby być wykorzystywane przez te osoby. Dlatego też należało dostosować przepisy w zakresie procesu egzaminowania, w tym także § 43 ust. 4 pkt 1 zmienianego rozporządzenia poprzez zmianę brzmienia przepisu, tak aby osoby niepełnosprawne miały możliwość uzyskania prawa jazdy kategorii AM z ograniczeniem do kierowania czterokołowcem lekkim, ucząc się jeździć i zdając egzamin czterokołowcem lekkim.

Zmiana brzmienia § 43 ust. 4 pkt 3 rozporządzenia jest konieczna ze względu na parametry techniczne jakie oferują producenci motocykli oraz zapewnienie bezpieczeństwa na drodze podczas szkolenia. Aktualnie do szkolenia osoby ubiegającej się o uzyskanie uprawnienia można używać motocykla dwukołowego z silnikiem spalinowym o pojemności skokowej nieprzekraczającej 125 cm<sup>3</sup> w celu uzyskania uprawnienia w zakresie prawa jazdy kategorii A1 i od razu docelowo o pojemności co najmniej 395 cm<sup>3</sup> w zakresie prawa jazdy kategorii A2. Skutkiem są problemy z opanowaniem motocykla docelowego przez osoby niskiego wzrostu. Bardzo często zainteresowani rezygnują ze szkoleń z uwagi na niemożliwość opanowania motocykla o pojemności powyżej 395 cm<sup>3</sup> i jego masę, pomimo że mogliby bez większych problemów kierować motocyklami o popularnych pojemnościach rzędu 250 cm<sup>3</sup>. Obecnie motocykl o pojemności pomiędzy 126 - 394 cm<sup>3</sup> jest niesklasyfikowany w procesie szkolenia. Wprowadzony przepis przyczyni się do zapewnienia bezpieczeństwa w trakcie szkolenia oraz łatwiejszego i stopniowego opanowywania motocykli o większej pojemności silnika przez osobę ubiegającą się o uzyskanie uprawnienia w zakresie prawa jazdy kategorii A2.

Zmiana brzmienia § 43 ust. 4 pkt 11 związana jest z problemami z zakupem i eksploatacją pojazdów do nauki jazdy w zakresie prawa jazdy kategorii C i C+E wyposażonych jedynie w manualną (ręczną) skrzynię biegów. Obecnie produkowane pojazdy ciężarowe w znakomitej większości są pojazdami wyposażonymi w półautomatyczne lub w pełni zautomatyzowane skrzynie biegów. Wszystkie te konstrukcje posiadają możliwość wyboru biegów przez kierowcę, ale bez konieczności wciskania sprzęgła. Dlatego też zakup nowych pojazdów do szkolenia czy egzaminowania kandydatów na kierowców kategorii C i C+E wyposażonych w ręczną skrzynię biegów jest, z punktu widzenia technicznego oraz z punktu widzenia przydatności w późniejszym kierowaniu pojazdem niezasadny i ekonomicznie nieuzasadniony. Postęp techniki w tym zakresie jednoznacznie zmierza do wyeliminowania z rynku pojazdów ciężarowych i autobusów pojazdów wyposażonych w ręczne skrzynie biegów. Dotychczasowa praktyka pokazuje, że większość pojazdów wykorzystywanych w procesie szkolenia i egzaminowania dla prawa jazdy kategorii C+E to zespoły pojazdów składające się z samochodów ciężarowych z przyczepami. Rzadko wykorzystuje się ciągniki siodłowe z naczepą. Jest to sytuacja odwrotna niż na rynku transportowym, do którego po szkoleniu i egzaminie trafiają kierowcy. W transporcie drogowym głównym środkiem transportu są ciągniki siodłowe z naczepą. Obecne ograniczenie powoduje najczęściej, że firma transportowa przyjmując do pracy nowego kierowcę tuż po szkoleniu i egzaminie na prawo jazdy kategorii C+E musi od nowa szkolić tego pracownika z umiejętności kierowania

i obsługi ciągnika siodłowego i naczepy. Mając to na względzie, oraz biorąc pod uwagę postulaty organizacji społecznych zrzeszających zarówno transportowców jak i podmioty szkolące zaproponowano, aby w okresie 5 lat dokonać systemowej zmiany tej zależności poprzez wprowadzenie obowiązku prowadzenia szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców kategorii C+E przy użyciu ciągników siodłowych z naczepą. Uznano, że jest to wystarczający czas dla umożliwienia podmiotom naturalnej wymiany posiadanych pojazdów na pojazdy spełniające nowe wymagania. Z punktu widzenia przedsiębiorców transportowych zmiana powinna przyczynić się do uzyskania lepiej przygotowanych do wykonywania pracy kierowców zawodowych, a więc do ograniczenia liczby i czasu szkoleń wewnętrznych niezbędnych do rozpoczęcia pracy przez nowozatrudnionych kierowców na nowoczesnych samochodach ciężarowych. Dlatego § 1 pkt 11 lit. i uchyla § 43 ust. 4 pkt 10 rozporządzenia. Przepis wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2025 r. Ponadto zmiana długości zespołu pojazdów z 14 na 16 m ma na celu zagwarantowanie, aby zespół pojazdów odpowiadał wymiarom zespołów pojazdów standardowo wykorzystywanych w przewozach drogowych. W § 43 ust. 4 pkt 5 lit. e rozporządzenia zmienianego ujednoczenie z brzemieniem pkt 11 lit. b.

Wymagania dla pojazdów stosowanych w procesie egzaminowania określone są w załączniku nr 3 do *dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2006/126/WE z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy*. Zaproponowane rozwiązanie jest zgodne z przepisami tej dyrektywy.

Zgodnie z przepisem przejściowym w § 58 ust. 4 nowo dodany przepis § 3 ust. 1 pkt 15 będzie miał zastosowanie do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po dniu 1 stycznia 2020 r.

Załącznik nr 1 w sprawie wymagań dotyczących miejsca przewidzianego do umieszczenia tablic rejestracyjnych dostosowano do wymagań:

- Rozporządzenia Komisji (UE) NR 1003/2010 z dnia 8 listopada 2010 r w sprawie wymagań dotyczących homologacji typu odnoszących się do miejsca do montowania i mocowania tylnych tablic rejestracyjnych na pojazdach silnikowych i ich przyczepach 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 (Załącznik II);
- 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 (załącznik XIV);
- Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) NR 208/2015 z dnia 8 grudnia 2014 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 167/2013 w odniesieniu do wymogów dotyczących bezpieczeństwa funkcjonalnego pojazdów do celów homologacji pojazdów rolniczych i leśnych (załącznik XIX)

Załącznik nr 2 w sprawie warunków szczegółowych dotyczących świateł zewnętrznych

pojazdu samochodowego i przyczepy dostosowano do wymagań Regulaminu nr 48 EKG ONZ nr 48 dotyczącego homologacji pojazdów w zakresie rozmieszczenia urządzeń oświetlenia i sygnalizacji świetlnej.

Załącznik nr 3 w sprawie wymiarów wyjść, przejść, siedzeń, stopni dla pasażerów oraz odstępów między siedzeniami w autobusach dostosowano do wymagań Regulaminu nr 107 EKG ONZ dotyczącego homologacji pasażerskich pojazdów kategorii M2 i M3 w zakresie ich budowy

Załącznik nr 4 w sprawie warunków dodatkowych dla pojazdu przystosowanego do zasilania gazem dostosowano do wymagań:

- Regulaminu nr 67 EKG ONZ dotyczącego homologacji specjalnego wyposażenia pojazdów kategorii M i N wykorzystujących w układzie napędowym skroplony gaz ropopochodny (LPG), homologacji pojazdu wyposażonego w specjalny układ wykorzystujący w układzie napędowym skroplony gaz ropopochodny w zakresie montażu tego wyposażenia;
- Regulaminu nr 110 EKG ONZ dotyczącego specjalnych elementów składowych pojazdów samochodowych wykorzystujących sprężony gaz naturalny (CNG) w układzie napędowym pojazdów w zakresie instalacji specjalnych homologowanych elementów składowych pojazdów samochodowych wykorzystujących sprężony gaz.

W załączniku nr 12 do rozporządzenia w §2 w tabeli pkt 2-5 w kolumnie ósmej dotyczącej klasy VI lusterek dla autobusów szkolnych dokonano korekty zgodnie z którą lusterko dla autobusu szkolnego jest obowiązkowe w liczbie jedno po stronie kierowcy i jedno po stronie pasażera. Ponadto w objaśnieniu do ww. tabeli doprecyzowano, że każde lusterko może być zastąpione równoważnym innym urządzeniem do widzenia pośredniego typu kamera - monitor.

### **Wpływ projektowanego rozporządzenia na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców**

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność małych i średnich przedsiębiorstw realizujących usługi publiczne i usługi publicznego transportu zbiorowego. W zakresie przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą związaną z branżą budowlaną, zmiana przepisów będzie miała pozytywny wpływ z uwagi na zwiększenie efektywności wykonywanych przewozów. W przypadku przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą dotyczącą dokonywania zmian konstrukcyjnych w pojazdach zmiana przepisów przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. W przypadku Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego z uwagi na długi okres przejściowy gwarantujący naturalną wymianę pojazdów (ciągnik siodłowy z naczepą) zmiana nie będzie skutkowałą dodatkowymi kosztami w przedmiotowym zakresie.

Zgodnie z § 4 projektowanego rozporządzenia wejdzie ono w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów § 1 pkt 11 lit. d, lit. i, lit. j, które wejdą w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

Projekt rozporządzenia, w związku z § 4 ust. 1 pkt 1 *rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych* Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), nie podlega notyfikacji w trybie określonym w ww. *rozporządzeniu*.

Zgodnie z § 27 ust. 4 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.)* projekt rozporządzenia nie podlega przedstawieniu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z art. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248), projekt rozporządzenia z chwilą przekazania do uzgodnień z członkami Rady Ministrów zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej. Ponadto, stosownie do postanowień § 52 *uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów*, projekt rozporządzenia zostanie zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

<p><b>Nazwa projektu</b> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury w porozumieniu z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Ministerstwem Obrony Narodowej</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Rafał Weber, Sekretarz Stanu</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</b> Michał Krasowski, <a href="mailto:michal.krasowski@mi.gov.pl">michal.krasowski@mi.gov.pl</a> Departament Transportu Drogowego w MI, tel. (22) 630-17-33.</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 20.09.19</p> <p><b>Źródło:</b> Upoważnienie ustawowe</p> <p><b>Nr w wykazie prac legislacyjnych Ministra Infrastruktury</b> 249</p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniający rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia realizuje potrzebę ujednoczenia wymagań obowiązujących na poziomie Unii Europejskiej w procedurze homologacji typu i typu WE pojazdu. Rozporządzenie wprowadza m.in. zmiany w przepisach dotyczących: wymagań technicznych dla autobusu o dopuszczalnej prędkości do 100 km/h, wymagań dotyczących miejsca przewidzianego do umieszczenia tablic rejestracyjnych, warunków szczegółowych dotyczących świateł zewnętrznych pojazdu samochodowego i przyczepy, wymiarów wyjść, stopni dla pasażerów, odstępów między siedzeniami w autobusach, warunków dodatkowych dla pojazdu przystosowanego do zasilania gazem, możliwości wyposażenia pojazdu w kamery, wymagań dla przestrzeni mieszkalnej samochodu kempingowego, wymagań w zakresie sumy maksymalnych nacisków osi, wymagań w zakresie przyczepy z osią centralną.

Rozporządzenie wprowadza także nowe przepisy zwiększające dopuszczalną masę całkowitą dla pojazdów przeznaczonych do budownictwa tj. samochodu ciężarowego o podrodzaju wywrotka, samochodu ciężarowego o podrodzaju pojemnik z przeznaczeniem betoniarka oraz z zabudową wymienną o podrodzaju wywrotka albo podrodzaju pojemnik z przeznaczeniem betoniarka oraz reguluje wymagania dla dopuszczalnego nacisku grupy osi składającej się z trzech osi pojazdów silnikowych. Wprowadzone zmiany mają na celu zwiększenie efektywności przewozu ładunku.

W projekcie rozszerzono różne przypadki przebudowy pojazdu określonej kategorii homologacyjnej dokonanej po jego rejestracji. Nowe przepisy skutecznie uniemożliwią stosowanie praktyk omijających dotychczasowe przepisy regulujące kwestię montażu dodatkowych siedzeń w pojazdach samochodowych. Wprowadzone zmiany mają także na celu zagwarantowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

Rozporządzenie wprowadza również zmiany w zakresie oznakowania pojazdów Żandarmerii Wojskowej oraz określa nowe wymagania dla pojazdu przeznaczonego do nauki jazdy i egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania.

### 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, ma na celu zagwarantowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Ponadto zmiana w zakresie nowych wymagań dla pojazdów przeznaczonych do nauki jazdy i egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania powinna przyczynić się do uzyskania lepiej przygotowanych do wykonywania pracy kierowców zawodowych, a więc do ograniczenia liczby i czasu szkoleń wewnętrznych niezbędnych do rozpoczęcia pracy przez nowozatrudnionych kierowców na nowoczesnych samochodach ciężarowych.

### 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 nieobjętych prawem międzynarodowym.

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Przedsiębiorcy prowadzący stacje kontroli pojazdów	5025	Transportowy Dozór Techniczny	Bezpośrednie – stacja kontroli pojazdu jako miejsce wykonywania badań technicznych pojazdów na zgodność z przepisami.

Diagności	brak danych	brak danych	Bezpośrednie – sprawdzenie krajowych warunków technicznych pojazdów określonych niniejszym rozporządzeniem w toku badania technicznego.
Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego	49	Informacja własna	Bezpośrednie – w związku ze zmianą wymagań dla pojazdów przeznaczonych do nauki jazdy i egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania podmioty które posiadają pojazdy będą musiały w ciągu pięciu lat wyposażyć się w ciągniki siodłowe z naczepami lub zmienić sposób postępowania i zacząć je wynajmować od np. podmiotów szkolących.
Przedsiębiorcy prowadzących szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami w zakresie prawa jazdy kategorii C i C+E	1200	Informacja własna	Bezpośrednie – w związku ze zmianą wymagań dla pojazdów przeznaczonych do nauki jazdy i egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania podmioty te będą musiały w ciągu pięciu lat wyposażyć się w ciągniki siodłowe z naczepą.
Użytkownicy pojazdów	15 mln	Główny Urząd Statystyczny	Pośrednie – pojazd dopuszczony do ruchu musi spełniać warunki techniczne określone niniejszymi przepisami.
Przedsiębiorcy prowadzący działalność gospodarczą w zakresie dokonywania zmian konstrukcyjnych w pojazdach	brak danych	brak danych	Bezpośrednio – rozszerzenie przypadków przebudowy pojazdu określonej kategorii homologacyjnej dokonanej po rejestracji pojazdu przez przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą w zakresie dokonywania zmian konstrukcyjnych pojazdów
Starostowie	380	GUS	Pośrednie – weryfikacja badania technicznego przy rejestracji pojazdów.

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

Projekt rozporządzenia w ramach konsultacji społecznych zostanie przesłany do następujących podmiotów:

1. Główny Inspektorat Transportu Drogowego
2. Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
3. Forum Związków Zawodowych
4. Niezależny Związek Zawodowy Kierowców
5. Polska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
6. Ogólnopolska Izba Gospodarcza Ośrodków Szkolenia Kierowców
7. Krajowe Stowarzyszenie Egzaminatorów Kandydatów na Kierowców i Kierowców
8. Polska Federacja Stowarzyszeń Szkół Kierowców
9. Krajowe Stowarzyszenie Dyrektorów Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego
10. Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji
11. Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce

12. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego
13. Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny
14. Liga Obrony Kraju
15. Instytut Transportu Samochodowego
16. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych, Kierowców Zawodowych i Ośrodków Szkolących Kierowców „Kierowca.PL”
17. Fundacja SOS Odpowiedzialne Szkoły Jazdy
18. Fundacja Zapobiegania Wypadkom Drogowym
19. Związek Powiatów Polskich
20. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Uczestników Ruchu Drogowego Świadomy – Bezpieczny
21. NSZZ „Solidarność” WORD Łódź
22. Stowarzyszenie Producentów Betonu Towarowego w Polsce
23. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego
24. Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów
25. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych
26. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji
27. Przemysłowy Instytut Motoryzacji
28. Instytut Badawczy Dróg i Mostów
29. Transportowy Dozór Techniczny
30. Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Oddział Kłodzko
31. Izba Gospodarcza Transportu Lądowego
32. Związek Pracodawców Motoryzacji
33. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP), Warszawa
34. Krajowe Porozumienie Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych
35. Związek Dealerów Samochodów
36. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Pracodawców Transportu Nienormatywnego
37. Stowarzyszenie Producentów Części Motoryzacyjnych (SPCM)
38. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP (SITK RP), Warszawa
39. Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL
40. Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych (SDCM)
41. MOVEO Organizacja Pracodawców Motoryzacyjnych
42. Związek Pracodawców Branży Motoryzacyjnej
43. Transport i Logistyka Polska
44. Uniwersytet Warmińsko – Mazurski w Olsztynie, Wydział Nauk Technicznych
45. Stowarzyszenie Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego EKSPERTMOT
46. Dekra Polska
47. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA)
48. Związek Pracodawców Motoryzacji i Artykułów Przemysłowych
49. Warszawskie Stowarzyszenie Stacji Kontroli Pojazdów
50. Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej
51. Pracodawcy Transportu Publicznego
52. N.S.Z.Z. Kierowców i pracowników zaplecza technicznego motoryzacji,
53. Przemysłowy Instytut Maszyn Budowlanych
54. Centrum Badawcze Pojazdów CeBaPoj Sp. z o.o. z siedzibą w Nowym Jankowie
55. OINBAS Ośrodek Innowacyjno-Naukowo-Badawczy Sp. z o.o.
56. Rada Dialogu Społecznego
57. Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców
58. NSZZ Solidarność
59. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych
60. Związek Przedsiębiorców i Pracodawców
61. Business Centre Club
62. Związek Rzemiosła Polskiego
63. Konfederacja Lewiatan

64. Pracodawcy RP  
 65. Międzyzakładowa Organizacja Związkowa NSZZ „Solidarność 80”  
 66. Federacja Przedsiębiorców Polskich

Uwagi podmiotów zostaną omówione w raporcie z konsultacji.

Projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny. Termin na zgłoszenie uwag – 14 dni. W odniesieniu do Rady Dialogu Społecznego termin na zgłaszanie uwag - 30 dni.

#### 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z .....	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)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Źródła finansowania</b>													
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	W zakresie przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą związaną z branżą budowlaną, zmiana przepisów będzie miała pozytywny wpływ z uwagi na zwiększenie efektywności wykonywanych przewozów. W przypadku przedsiębiorców prowadzących działalność gospodarczą dotyczącą dokonywania zmian konstrukcyjnych w pojazdach zmiana przepisów przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
--------------	---

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 jednocześnie podkreślić, że w przypadku Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego z uwagi na długi okres przejściowy gwarantujący naturalną wymianę pojazdów (ciągnik siodłowy z naczepą) zmiana nie będzie skutkowała dodatkowymi kosztami w przedmiotowym zakresie.
--	---

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

X nie dotyczy	
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy

Komentarz: –

### 9. Wpływ na rynek pracy

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie wpłynie na pozostałe obszary.	

### 11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

### 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.