

Rozporządzenie
Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej¹⁾

z dnia 2012r.

w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu.²⁾

Na podstawie art. 70zs ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) zakres warunków lub wymagań technicznych obowiązujących w procedurze dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- 2) zakres i sposób przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie warunków lub wymagań technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu;
- 3) wzory dokumentów związanych z dopuszczeniem jednostkowym pojazdu;
- 4) warunki oceny równoważności wymagań alternatywnych w procedurze dopuszczenia jednostkowego pojazdu.

§ 2. Zakres warunków lub wymagań obowiązujących w procedurze dopuszczenia jednostkowego nowego pojazdu:

- 1) przed wprowadzeniem do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na którego typ producent lub importer nie uzyskał świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub świadectwa homologacji typu pojazdu określa załącznik nr 1 do rozporządzenia;
- 2) na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji typu WE lub świadectwo homologacji typu pojazdu, w którym przed rejestracją zostały wprowadzone zmiany w pojeździe, przedmiocie wyposażenia lub części, wpływające na zmianę warunków stanowiących podstawę wydania świadectwa homologacji typu tego pojazdu określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 3. 1. Przeprowadzanie badań w celu dopuszczenia jednostkowego jednostka uprawniona przeprowadza w zakresie i w sposób określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

2. Po przeprowadzonym badaniu, jednostka uprawniona sporządza w języku polskim, co najmniej w trzech egzemplarzach, sprawozdanie z badania z czego:

- a) jeden egzemplarz - przechowywany jest w dokumentacji prowadzonej przez tę jednostkę;
- b) dwa egzemplarze - wydaje się wnioskodawcy.

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej - transport na podstawie §1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie, w zakresie swojej regulacji, wdraża postanowienia 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 ("dyrektywa ramowa").

§ 4. Warunki oceny równoważności wymagań alternatywnych w procedurze dopuszczenia jednostkowego pojazdu określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

§ 5. 1. Wzór dopuszczenia jednostkowego pojazdu określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.

2. Wzór wniosku o wydanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu, określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.

3. Wzór dokumentu informacyjnego dołączonego do wniosku o wydanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu, określa:

- a) załącznik nr I do dyrektywy 2007/46/WE – dla pojazdów kategorii M, N, O,
- b) załącznik nr II do dyrektywy 2002/24/WE – dla pojazdów kategorii L,
- c) załącznik nr I do dyrektywy 2003/37/WE – dla pojazdów kategorii T, R, C.

Opis, w zależności od kategorii pojazdu, wypełnia się jedynie w zakresie wymagań zawartych w załączniku nr 1 lub 2 do rozporządzenia.

4. Wzór wniosku o przeprowadzenie badań w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu, określa załącznik nr 7 do rozporządzenia

§ 6. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem...*[z dniem wejścia w życie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw]*.

**Minister Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej**

Zakres warunków lub wymagań technicznych obowiązujących w procedurze dopuszczenia jednostkowego dla nowego pojazdu, przed wprowadzeniem do obrotu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na którego typ producent lub importer nie uzyskał świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub świadectwa homologacji typu pojazdu

Tabela Nr 1

Wymagania techniczne podlegające sprawdzeniu przez jednostkę uprawnioną	
L.p.	Kategoria M1
1.	<p>Wymagania wg pkt 5 i 6 załącznika I do dyrektywy 70/221/EWG, zmienionej dyrektywą 2006/20/WE</p> <p>W przypadku pojazdów zasilanych paliwem gazowym pojazd powinien spełnić odpowiednie wymagania: Regulaminu 67 lub 115 dla LPG. Regulaminu 110 lub 115 dla CNG.</p>
2.	<p>Wymagania techniczne wg Regulaminu EKG ONZ nr 79 lub Dyrektywy 70/311/EWG</p>
3.	<p>a) Zamki i zawiasy drzwi powinny spełniać wymagania wg pkt 3.2.1, 3.3.2 i 3.4.1 załącznika I do dyrektywy 70/387/EWG.</p> <p>b) Odstępuje się od wymagań wg pkt. 3.4.1 dyrektywy 70/387/EWG, jeżeli wykazano zgodność z pkt 6.1.5.4 Regulaminu EKG ONZ nr 11</p>
4.	<p>Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze powinny wysyłać ciągły sygnał dźwiękowy, zgodnie z wymaganiami wg pkt 1.1 sekcji 1 załącznika I do dyrektywy 70/388/EWG.</p> <p><i>Montaż w pojeździe</i></p> <p>a) Wykonuje się badanie zgodnie z sekcją 2 załącznika I do dyrektywy 70/388/EWG.</p> <p>b) Maksymalny poziom ciśnienia dźwięku musi być zgodny z pkt 2.1.4 wspomnianego załącznika.</p>
5.	<p>Pojazd powinien spełniać wymagania Dyrektywy 71/320/EWG lub Regulaminu EKG ONZ Nr 13H, odpowiednio do kategorii hamulcowego</p> <p>Pojazd powinien spełniać wymagania Dyrektywy 71/320/EWG lub Regulaminu EKG ONZ Nr 13 lub, Regulaminu EKG ONZ nr 13 odpowiednio do kategorii pojazdu i kompletacji układu hamulcowego</p>
6.	<p>Części</p>

	72/245/EWG (Zakłócenia radioelektryczne/ kompatybilność elektromagnetyczna)	<p>a) Podzespoły elektryczne/elektroniczne nie muszą mieć homologacji typu zgodnie z dyrektywą 72/245/EWG. b) Urządzenia elektryczne/elektroniczne montowane w pojeździe muszą jednak spełniać wymogi teże dyrektywy. <i>Wykonuje się badania wg ww. dyrektywy:</i> - emisji elektromagnetycznej wg zat. VII i VIII, - odporność na promieniowanie elektromagnetyczne wg zat. IX (tylko, jeżeli występują funkcje związane z odpornością – p. 2.1.1.2) - odporność na przebiegi przejściowe i emisja wg zat. X.</p>
7.	Dyrektywa 74/61/EWG (Zabezpieczenie przed kradzieżą i urządzenie unieruchamiające)	<p>a) W celu zabezpieczenia przed bezprawnym użyciem pojazd powinien być wyposażony w: — urządzenie blokujące określone w pkt 2.2 załącznika IV do dyrektywy 74/61/EWG, oraz — urządzenie unieruchamiające spełniające wymagania techniczne określone w sekcji 3 załącznika V do dyrektywy 74/61/EWG teże dyrektywy oraz wymagania podstawowe określone w sekcji 4, a w szczególności w pkt 4.1.1. b) Jeżeli (w zastosowaniu lit. a) pojazd jest dodatkowo wyposażony w urządzenie unieruchamiające, to urządzenie to powinno spełniać wymagania techniczne wg dyrektywy 74/61/EWG lub Regulaminu EKG ONZ nr 97 lub nr 116.</p>
8.	Dyrektywa 74/408/EWG (Wytrzymałość siedzeń – zagłówki)	<p><i>Siedzenia, punkty mocowania siedzeń i systemy regulacji</i></p> <p>Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi być określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dyrektywie 74/408/EWG, - normie FMVSS nr 207 (>>Siedzenia<<) <p><i>Zagłówki</i></p> <p>a) Jeżeli poświadczenie, o którym mowa powyżej, oparte jest na normie FMVSS nr 207, to zagłówki muszą dodatkowo spełniać wymagania podstawowe określone w sekcji 3 i 5 załącznika II do dyrektywy 74/408/EWG</p> <p>b) Wykonuje się tylko badania opisane w pkt 3.10 i sekcjach 5, 6 i 7 załącznika II do wspomnianej dyrektywy.</p> <p>c) W przeciwnym przypadku wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi być określony] określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań:</p> <ul style="list-style-type: none"> - FMVSS nr 202a (>>Zagłówki<<) - Dyrektywa 78/932 EWG - Regulamin EKG ONZ nr 25 <p>d) Jeżeli pojazd wyposażony jest w przegrodę zabezpieczającą pasażerów przed przemieszczającym się bagażem należy wykazać zgodność z wymaganiami Regulaminu EKG ONZ nr 126</p> <p>Miejsce na wózek inwalidzki powinno być uznane za miejsce siedzące.</p>
9.	Dyrektywa 76/115 EWG (Kotwienie pasów bezpieczeństwa)	<p>Wnioskodawca składa poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi być określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dyrektywie 76/115/EWG, - Regulamin EKG ONZ nr 14,

	<p>– normie FMVSS nr 210 («Punkty kotwienia zespołów pasów bezpieczeństwa»), – art. 22-3 JSRRV.</p> <p>Wymagania, w przypadku wyposażenia pojazdu w wózek inwalidzki. Każde miejsce na wózek inwalidzki powinno być wyposażone w zintegrowane urządzenie przytrzymujące, złożone z urządzenia przytrzymującego dla wózka i z urządzenia przytrzymującego dla jego użytkownika. Punkty mocowania urządzeń przytrzymujących wytrzymują siły określone w dyrektywie 76/115/EWG i w normie ISO 10542-1: 2001 Pasy i konstrukcja służąca do zabezpieczenia wózka (mechanizmy mocowania) spełniają wymogi dyrektywy 77/541/EWG i właściwej części normy ISO 10542.</p> <p>Stosuje się kryteria określone w tych dyrektywach. Badania wykonuje się na wózku zastępczym określonym w normie ISO 10542. Jeżeli ze względu na przeróbkę punkty mocowania pasów bezpieczeństwa muszą zostać przesunięte poza granice tolerancji określone w punkcie 2.7.8.1 załącznika I do dyrektywy 77/541/EWG, sprawdza się, czy przeróbka stanowi najmniej korzystny przypadek, czy też nie. Jeżeli zachodzi taki przypadek, wówczas wykonuje się badanie określone w załączniku VII do dyrektywy 77/541/EWG. Dla celów obliczeń przyjmuje się, że masa wózka wraz z użytkownikiem wynosi 100 kg. Masa jest skoncentrowana w punkcie H maszyny trójwymiarowej. Należy również rozważyć możliwość zastosowania wózka elektrycznego (wózków elektrycznych), którego masę wraz z użytkownikiem przyjmuje się na 250 kg.</p> <p>Ewentualne ograniczenia zdolności przewozowych</p> <p>wynikające z zastosowania wózka elektrycznego (wózków elektrycznych) powinny być odnotowane a odpowiednie ostrzeżenie umieszcza się w certyfikacie dopuszczenia jednostkowego. Nowe badania zmodyfikowanego pojazdu nie są wymagane, pod warunkiem że przeróbka nie ma wpływu na przednią część nadwozia usytuowaną przed punktem R kierowcy oraz że nie została usunięta lub dezaktywowana żadna część uzupełniającego systemu bezpieczeństwa (poduszka powietrzna/poduszki powietrzne). Badania zmodyfikowanego pojazdu nie są wymagane, pod warunkiem że nie zostały naruszone wzmocnienia boczne oraz że nie została usunięta lub dezaktywowana żadna część uzupełniającego bezpieczeństwa (boczna poduszka powietrzna/boczne poduszki powietrzne).</p>
10.	<p>Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1005/2010 77/389/EWG (Haki holownicze)</p> <p>Dyrektywa 77/541 EWG (pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące)</p> <p>Wymagania wg załącznika II do Rozporządzenie Komisji Nr 1005/2010</p>
11.	<p>a) Pasy bezpieczeństwa powinny mieć homologację typu zgodnie z dyrektywą 77/541/ EWG b) Pasy bezpieczeństwa muszą mieć etykiety identyfikacyjną c) Wskazania na etykiecie powinny być zgodne z udzieloną homologacją dotyczącą punktów kotwienia pasów bezpieczeństwa (zob. pozycja Dyrektywa 76/115).</p> <p><i>Wymagania dotyczące montażu</i></p> <p>a) Pojazd powinien być wyposażony w pasy bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku XV do dyrektywy 77/541/EWG.</p> <p>b) Jeżeli pojazd musi być doposażony w dodatkowe pasy bezpieczeństwa, to muszą one należeć do homologowanego typu zgodnie z dyrektywą 77/541/EWG lub regulaminem EKG ONZ nr 16.</p> <p>Obowiązują wymagania dyrektywy 2001/56/WE, załącznik II, pkt 3, z wyłączeniem pkt 3.1 lub Regulaminu EKG ONZ Nr 122 w tym samym zakresie wymagań.</p> <p>Wymagania wg załącznika II do Rozporządzenie Komisji Nr 1009/2010</p> <p>Nie dotyczy</p>
12.	<p>Dyrektywa 2001/56/WE Systemy grzewcze (jeżeli występują)</p>
13.	<p>Rozporządzenie Komisji (UE) Nr</p>

	1009/2010 Dyrektywa 78/549/EWG Osłony kół	
14.	Dyrektywa 91/226/ EWG Osłony przeciwrozbrzygow e kół	Nie dotyczy Wymagania techniczne wg Dyrektywy 91/226/EWG. Nie dotyczy pojazdów terenowych w rozumieniu dyrektywy 2007/46/WE
15.	Dyrektywa 92/114/EWG (Zewnętrzne elementy wystające kabiny)	Nie dotyczy a) Zgodnie z sekcją 6 załącznika I do dyrektywy 92/114/EWG obowiązują wymagania ogólne określone w sekcji 5 załącznika I do dyrektywy 74/483/EWG. b) Obowiązują wymagania określone w pkt 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 i 6.11 załącznika I do dyrektywy 74/483/EWG. c) Nie stosuje się wymagań określonych w dyrektywie 92/114, jeżeli wykazano zgodność z regulaminu EKG ONZ nr 61
16.	Dyrektywa 94/20/WE Urządzenia sprzęgające	Wymagania wg załącznika VIII Dyrektywy 94/20/WE lub pkt 5 Regulaminu EKG ONZ Nr 55.01

Tabela nr 2

Wymagania techniczne podlegające sprawdzeniu przez jednostkę uprawnioną								
L.p.	Akt prawny	M2	M3	N2	N3	O1 i O2	O3	O4
1	Dyrektywa 70/221/EWG (Zbiorniki paliwa – tylne zabezpieczenia)	Wymagania wg pkt 5 i 6 załącznika I do dyrektywy 70/221/EWG, zmienionej dyrektywą 2006/20/WE W przypadku pojazdów zasilanych paliwem gazowym pojazd powinien spełnić odpowiednie wymagania: Regulaminu 67 lub 115 dla LPG. Regulaminu 110 lub 115 dla CNG.				Nie dotyczy <i>Tylne urządzenie zabezpieczające</i> a) Tylna część pojazdu musi być zbudowana zgodnie z sekcją 5 załącznika II do dyrektywy 70/221/EWG. b) Do tego celu wystarczające jest, aby spełnione były wymagania określone w pkt 5.2 akapit drugi. c) Jeżeli do celów stosowania powyższych przepisów wymagane jest doposażenie pojazdu w tylne urządzenie zabezpieczające, to musi ono spełniać wymagania pkt 5.3 i 5.4 załącznika II do tej dyrektywy.		
2	Dyrektywa 70/311/WE Regulamin nr 79 EKG ONZ (Układ kierowniczy)	Wymagania techniczne wg Regulaminu EKG ONZ nr 79 lub Dyrektywy 70/311/EWG				<i>Tylne urządzenie zabezpieczające</i> a) Tylna część pojazdu musi być zbudowana zgodnie z sekcją 5 załącznika II do dyrektywy 70/221/EWG. b) Do tego celu wystarczające jest, aby spełnione były wymagania określone w pkt 5.2 akapit drugi. c) Jeżeli do celów stosowania powyższych przepisów wymagane jest doposażenie pojazdu w tylne urządzenie zabezpieczające, to musi ono spełniać wymagania pkt 5.3 i 5.4 załącznika II do tej dyrektywy.		
3	Dyrektywa 70/387 EWG (Zamki i zawiasy drzwi bocznych, pokryw i spinaczy burt ładunkowych)	Nie dotyczy				Nie dotyczy		
4	Dyrektywa 70/388/EWG (Dźwiękowy sygnał)	Dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze, jeśli nie są potwierdzone homologacją typu zgodnie z dyrektywą 70/388/EWG powinny wysyłać ciągły sygnał dźwiękowy, zgodnie z wymaganiami wg pkt 1.1 sekcji 1 załącznika I do dyrektywy 70/388/EWG.				Nie dotyczy		

	<p><i>Montaż w pojeździe</i></p> <p>a) Wykonuje się badanie zgodnie z sekcją 2 załącznika I do dyrektywy 70/388/EWG. b) Maksymalny poziom ciśnienia dźwięku musi być zgodny z pkt 2.1.4 wspomnianego załącznika.</p> <p>Pojazd powinien spełniać wymagania wg Regulaminu EKG ONZ Nr 13 lub Dyrektywy 71/320/EWG, odpowiednio do kategorii pojazdu i kompletacji układu hamulcowego</p>	
5	<p>Dyrektywa 71/320/EWG lub Regulamin EKG ONZ nr 13 (Układy hamulcowe)</p>	<p>Podzespoły elektryczne/elektroniczne powinny spełniać wymagania techniczne wg dyrektywy 72/245/EWG. Na potrzeby wykazania zgodności w zakresie emitowanego promieniowania elektromagnetycznego wnioskodawca przedkłada oświadczenie wydane przez producenta, że pojazd spełnia wymogi dyrektywy 72/245/EWG lub norm alternatywnych, obowiązujących w krajach spoza UE potwierdzone przez jednostkę techniczną. Dopuszczalne jest odstąpienie od sprawdzenia w zakresie odporności na pole elektromagnetyczne.</p>
6	<p>Dyrektywa 72/245/EWG (Zakłócenia radioelektryczne (zgodność elektromagnetyczna)</p>	<p>a) W celu zabezpieczenia przed bezprawnym użyciem pojazd powinien być wyposażony w: — urządzenie blokujące określone w pkt 2.2 załącznika IV do dyrektywy 74/61/EWG, oraz — urządzenie unieruchamiające spełniające wymagania techniczne określone w sekcji 3 załącznika V do dyrektywy 74/61/EWG też dyrektywy oraz wymagania podstawowe określone w sekcji 4, a w szczególności w pkt 4.1.1. b) Jeżeli (w zastosowaniu lit. a) pojazd jest dodatkowo wyposażony w urządzenie unieruchamiające, to urządzenie to powinno spełniać wymagania techniczne wg dyrektywy 74/61/EWG lub Regulaminu EKG ONZ nr 97 lub nr 116.</p>
7	<p>Dyrektywa 74/61/EWG (Zabezpieczenie przed kradzieżą i urządzenie unieruchamiające)</p>	<p>Nie dotyczy</p>
8	<p>Dyrektywa 74/408/EWG (Wytrzymałość siedzeń – zagłówki)</p> <p><i>Siedzenia, punkty mocowania siedzeń i systemy regulacji</i></p> <p>Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi być określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dyrektywie 74/408/EWG, - normie FMVSS nr 207 (»Siedzenia«) - Regulamin EKG ONZ nr 80 (M2, M3) - Regulamin EKG ONZ nr 17 (N2, N3) <p><i>Zagłówki</i></p> <p>a) Jeżeli poświadczenie, o którym mowa powyżej, oparte jest na normie FMVSS nr 207, to zagłówki muszą dodatkowo spełniać wymagania podstawowe określone w sekcji 3 i 5 załącznika II do dyrektywy 74/408/EWG</p> <p>b) Wykonuje się tylko badania opisane w pkt 3.10 i sekcjach 5, 6 i 7 załącznika II do wspomnianej dyrektywy.</p>	<p>Nie dotyczy</p>

<p>www.inforlex.pl</p>	<p>9</p>	<p>Dyrektywa 76/115 EWG (Kotwiczenie pasów bezpieczeństwa)</p>	<p>Nie dotyczy</p>
<p>c) W przeciwnym przypadku wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi być określony] określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań:</p> <ul style="list-style-type: none"> - FMVSS nr 202a (»Zagłówki«) - Dyrektywa 78/932 EWG - Regulamin EKG ONZ nr 25 <p>d) Jeżeli pojazd wyposażony jest w przegrodę zabezpieczającą pasażerów przed przemieszczającym się bagażem należy wykazać zgodność z wymaganiami Regulaminu EKG ONZ nr 126</p> <p>Miejsce na wózek inwalidzki powinno być uznane za miejsce siedzące,</p> <p>Wnioskodawca składa poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi być określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dyrektywie 76/115/EWG, - Regulamin EKG ONZ nr 14, - normie FMVSS nr 210 (»Punkty kotwiczenia zespołów pasów bezpieczeństwa«), - art. 22-3 JSRRV. <p>Wymagania, w przypadku wyposażenia pojazdu w wózek inwalidzki.</p> <p>Każde miejsce na wózek inwalidzki powinny być wyposażone w zintegrowane urządzenie przytrzymujące, złożone z urządzenia przytrzymującego dla wózka i z urządzenia przytrzymującego dla jego użytkownika. Punkty mocowania urządzeń przytrzymujących wytrzymują siły określone w dyrektywie 76/115/EWG i w normie ISO 10542-1: 2001 Pasy i konstrukcja służąca do zabezpieczenia wózka (mechanizmy mocowania) spełniają wymogi dyrektywy 77/541/EWG i właściwej części normy ISO 10542.</p> <p>Stosuje się kryteria określone w tych dyrektywach. Badania wykonuje się na wózku zastępczym określonym w normie ISO 10542. Jeżeli ze względu na przeróbkę punkty mocowania pasów bezpieczeństwa muszą zostać przesunięte poza granice tolerancji określone w punkcie 2.7.8.1 załącznika I do dyrektywy 77/541/EWG, sprawdza się, czy przeróbka stanowi najmniej korzystny przypadek, czy też nie. Jeżeli zachodzi taki przypadek, wówczas wykonuje się badanie określone w załączniku VII do dyrektywy 77/541/EWG. Dla celów obliczeń przyjmuje się, że masa wózka wraz z użytkownikiem wynosi 100 kg. Masa jest skoncentrowana w punkcie H maszyny trójwymiarowej. Należy również rozważyć możliwość zastosowania wózka elektrycznego (wózków elektrycznych), którego masę wraz z użytkownikiem przyjmuje się na 250 kg. Ewentualne ograniczenia zdolności przewozowych wynikające z zastosowania wózka elektrycznego (wózków elektrycznych) powinny być odnotowane a odpowiednio ostrzeżenie umieszcza się w certyfikacie dopuszczenia jednostkowego. Nowe badania zmodyfikowanego pojazdu nie są wymagane, pod warunkiem że przeróbka nie ma wpływu na przednią część nadwozia usytuowaną przed punktem R kierownicy oraz że nie została usunięta lub dezaktywowana żadna część uzupełniającego systemu bezpieczeństwa (poduszka powietrzna/poduszki powietrzne). Badania zmodyfikowanego pojazdu nie są wymagane, pod warunkiem że nie zostały naruszone wzmocnienia boczne oraz że nie została usunięta lub dezaktywowana żadna część uzupełniającego bezpieczeństwa (boczna poduszka powietrzna/boczne poduszki powietrzne).</p>	<p>Nie dotyczy</p>		

10	Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1005/2010 77/389/EWG (Haki holownicze)	Wymagania wg załącznika II do Rozporządzenie Komisji Nr 1005/2010	Nie dotyczy
11	Dyrektywa 77/541 EWG (pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytzymujące)	<p>a) Pasy bezpieczeństwa powinny mieć homologację typu zgodnie z dyrektywą 77/541/ EWG</p> <p>b) Pasy bezpieczeństwa muszą mieć etykietę identyfikacyjną</p> <p>c) Wskazania na etykiecie powinny być zgodne z udzieloną homologacją dotyczącą punktów kotwiczenia pasów bezpieczeństwa (zob. pozycja Dyrektywa 76/115).</p> <p><i>Wymagania dotyczące montażu</i></p> <p>a) Pojazd powinien być wyposażony w pasy bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku XV do dyrektywy 77/541/EWG.</p> <p>b) Jeżeli pojazd musi być doposażony w dodatkowe pasy bezpieczeństwa, to muszą one należeć do homologowanego typu zgodnie z dyrektywą 77/541/EWG lub regulaminem EKG ONZ nr 16.</p> <p>Obowiązują wymagania dyrektywy 2001/56/WE, załącznik II, pkt 3, z wyłączeniem pkt 3.1 lub Regulaminu EKG ONZ Nr 122 w tym samym zakresie wymagań.</p>	Nie dotyczy
12	Systemy grzewcze Dyrektywa 2001/56/WE (jeżeli występują)		
13	Dyrektywa 89/297 EWG (urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod bok pojazdu)	<p><i>Boczne urządzenia zabezpieczające</i></p> <p>Boczne urządzenia zabezpieczające powinny być skonstruowane i umieszczone, w taki sposób aby spełnione były wymagania określone w pkt 2- 4 Dyrektywy 89/297.</p> <p>Nie stosuje się wymagań określonych w dyrektywie 89/297, jeżeli wykazano zgodność z regulaminem EKG ONZ nr 73</p>	<p><i>Boczne urządzenia zabezpieczające</i></p> <p>Boczne urządzenia zabezpieczające powinny być skonstruowane i umieszczone, w taki sposób aby spełnione były wymagania określone w pkt 2- 4 Dyrektywy 89/297.</p> <p>Nie stosuje się wymagań określonych w dyrektywie 89/297, jeżeli wykazano zgodność z regulaminu EKG ONZ nr 73</p>
14	Dyrektywa 91/226/EWG Ostony przeciwrozbrzgow e kół	<p>Wymagania techniczne wg Dyrektywy 91/226/EWG.</p> <p>Nie dotyczy pojazdów terenowych w rozumieniu dyrektywy 2007/46/WE</p>	<p>Wymagania techniczne wg Dyrektywy 91/226/EWG.</p> <p>Nie dotyczy</p>
15	Dyrektywa	a) Zgodnie z sekcją 6 załącznika I do dyrektywy	Nie dotyczy

	92/114/EWG (Zewnętrzne elementy wystające kabiny)		92/114/EWG obowiązuja wymagania ogólne określone w sekcji 5 załącznika I do dyrektywy 74/483/EWG. b) Obowiązuja wymagania określone w pkt 6.1, 6.5, 6.6, 6.7, 6.8 i 6.11 załącznika I do dyrektywy 74/483/EWG. c) Nie stosuje się wymagań określonych w dyrektywie 92/114, jeżeli wykazano zgodność z regulaminu EKG ONZ nr 61	
16	Dyrektywa 94/20/WE lub Regulamin EKG ONZ Nr 55.01	Wymagania wg załącznika VII Dyrektywy 94/20/WE	Wymagania wg załącznika VII Dyrektywy 94/20/WE lub pkt 5 Regulaminu EKG ONZ Nr 55.01	
17	Dyrektywa 95/28/WE Palmność	Nie dotyczy	Wymagania techniczne wg pkt. 7 załącznika I dyrektywy 95/28/WE lub poświadczenie producenta potwierdzające zgodność w tym zakresie.	Nie dotyczy
18	Dyrektywa 2001/85/WE Regulamin EKG ONZ nr 107 Autobusy i autokary	Wymagania techniczne wg Regulaminu EKG ONZ 107.02 z wyłączeniem załącznika nr 8. W przypadku pojazdu klasy I - wymagania techniczne wg załącznika 8 do Regulaminu 107.02. 3. Pojazdy inne niż klasa I: (A) Jeżeli posiada miejsce na wózek inwalidzki, pojazd musi być zgodny z przepisami technicznymi pkt 3.6 i 3.8 załącznika 8 do regulaminu EKG ONZ 107,02; (B) Jeżeli pojazd posiada pomocnicze wejście musi być zgodny z przepisami technicznymi pkt 3.11 załącznika 8 do regulaminu EKG ONZ 107.02.	Nie dotyczy	Nie dotyczy
19	Dyrektywa 2000/40/WE Przednie zabezpieczenie przed wjechaniem pod pojazd		Wymagania wg sekcji 3 załącznika II do dyrektywy 2000/40/WE lub poświadczenie producenta, wystawione na podstawie obiektywnych dowodów.	Nie dotyczy

Tabela nr 3

Lp	Akt prawny	Wymagania techniczne podlegające sprawdzeniu przez jednostkę uprawnioną
1.	<p>Dyrektywa 2009/63/WE - Załącznik I Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.1.1. i 24.1.</p> <p>Dz. U. z 2003 r. Nr 32 poz. 262 (§43 ust 3 pkt. 2)</p>	<p>Kategoria T i C</p> <p>Muszą być spełnione wymagania dot. mas ciągnika</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maksymalne dopuszczalne obciążenie: - dopuszczalna masa całkowita nie może przekraczać 18000 kg - w tym: - na oś przednią: - nie napędzaną max 10000 kg <ul style="list-style-type: none"> - napędzaną max 11500 kg - na oś tylną: - nie napędzaną max 10000 kg <ul style="list-style-type: none"> - napędzaną max 11500 kg - Masa na oś przednią niezależnie od obciążenia - min. 20% masy własnej <p>Ogumienie musi spełniać wymagania dotyczące nośności.</p> <p>Muszą być spełnione wymagania dot. mas ciągnika kategorii C</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maksymalne dopuszczalne obciążenie: - dopuszczalna masa całkowita nie może przekraczać 16000 kg (dla pojazdów kat. C max 16000 kg) dla pojazdów kat. C nacisk gąsienicy między skrajnymi krawkami max 4000 kg na 1 m, przy mechanizmie półgąsienicowym lub dwóch gąsienic, jedna za drugą nie może przekraczać 6000 kg, pod warunkiem min 3 m odległości pomiędzy ich środkami styku)
2.	<p>Dyrektywa 2009/63/WE - Załącznik II Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.1.2.</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. miejsca i usytuowania tylnej tablicy rejestracyjnej.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wymiary miejsca - powierzchnie płaskiej prostokątnej pod tablicę rejestracyjną zapewniającej jej mocowanie powinny wynosić: <ul style="list-style-type: none"> - szer. 255 mm x wys. 165 mm lub - szer. 520 mm x wys. 120 mm - Wysokość górnej krawędzi - max 4000 mm - Wysokość dolnej krawędzi - min. 300 mm - Kąt pochylenia powierzchni pod tylną tablicę rejestracyjną w stosunku do pionu: - max 5° (dop. max 30 w górę - jeśli górna krawędź jest < 1,2 m <ul style="list-style-type: none"> - dop max 15° w dół - jeśli górna krawędź jest > 1,2 m. - Środek powierzchni pod tylną tablicę rejestracyjną - nie może być położony w prawo od osi pojazdu. - Lewa krawędź powierzchni pod tylną tablicę rejestracyjną - nie może wystawać poza lewą płaszczyznę obrysową pojazdu - Usytuowanie powierzchni pod tylną tablicę rejestracyjną względem płaszczyzny przechodzącej przez oś wzdłużną ciągnika - prostopadle lub prawie prostopadle.
3.	<p>Dyrektywa 2009/63/WE - Załącznik III Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.1.3.</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. zbiornika paliwa</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zbiornik paliwa płynnego powinien być wykonany w sposób zapewniający odporność na korozję. - Zamocowanie zbiornika w sposób zabezpieczający przed skutkami najechania na przód lub tył ciągnika - W pobliżu zbiornika nie powinny znajdować się ostre krawędzie i tym

4.	www.inforlex.pl	<p>podobne elementy konstrukcyjne</p> <ul style="list-style-type: none"> - Przewody paliwowe i wlew muszą być zainstalowane na zewnątrz Kabiny <p>Muszą być spełnione wymagania dot. obciążników balastowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - obciążniki balastowe często zdejmowane powinny posiadać odstęp min 25 mm na uchwyty; - sposób mocowania obciążników zapobiegający samoczynnemu odłączeniu się ich od ciągnika. 	<p>- Przewody paliwowe i wlew muszą być zainstalowane na zewnątrz Kabiny</p> <p>Muszą być spełnione wymagania dot. obciążników balastowych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - obciążniki balastowe często zdejmowane powinny posiadać odstęp min 25 mm na uchwyty; - sposób mocowania obciążników zapobiegający samoczynnemu odłączeniu się ich od ciągnika.
5.	<p>Dyrektywa 2009/63/WE - Załącznik IV Dz.U.237/2005</p> <p>Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.1.4.</p>	<p>Dyrektywa 2009/63/WE - Załącznik V Dz.U.237/2005</p> <p>Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.1.5.</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. dźwięku urządzenia ostrzegawczego.</p> <p>Sygnał dźwiękowy o ciągłym i nie przeraźliwym tonie, o poziomie mierzonym podczas postoju pojazdu z odległości 7 m, na wysokości od 0,5 do 1,5 m nad podłożem, mieszczący się w przedziale 93 do 112 dB(A)</p>
6.	<p>Dyrektywa 2009/63/WE - Załącznik VI Dz.U.237/2005</p> <p>Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.1.6.</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. poziomu hałasu emitowanego przez ciągnik.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Poziom hałasu emitowanego przez ciągnik po stronie lewej i prawej oraz w ruchu i na postoju nie może przekraczać: <ul style="list-style-type: none"> - 89 dB(A) dla ciągników, których masa bez obciążenia >1,5t - 85 dB(A) dla ciągników, których masa bez obciążenia <1,5t <p>Baza pomiarowa - miejsce bazowe mikrofonu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 7,5 m od osi wzdłużnej ciągnika (osi toru jazdy) - dla pomiarów hałasu ciągnika w ruchu, - 7,0 m od zewnętrznej płaszczyzny obrysowej ciągnika - dla pomiarów hałasu ciągnika na postoju, - 1,2 m od podłoża. 	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. poziomu hałasu emitowanego przez ciągnik.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Poziom hałasu emitowanego przez ciągnik po stronie lewej i prawej oraz w ruchu i na postoju nie może przekraczać: <ul style="list-style-type: none"> - 89 dB(A) dla ciągników, których masa bez obciążenia >1,5t - 85 dB(A) dla ciągników, których masa bez obciążenia <1,5t <p>Baza pomiarowa - miejsce bazowe mikrofonu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 7,5 m od osi wzdłużnej ciągnika (osi toru jazdy) - dla pomiarów hałasu ciągnika w ruchu, - 7,0 m od zewnętrznej płaszczyzny obrysowej ciągnika - dla pomiarów hałasu ciągnika na postoju, - 1,2 m od podłoża.
7.	<p>Dyrektywa 2009/60/WE 2009/144/WE</p> <p>Załącznik II, 1</p> <p>Dz.U.237/2005</p> <p>Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.2.1., 22.3.</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. maksymalnej prędkości</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maksymalna prędkość ciągnika bez obciążenia, z nominalnym ciśnieniem powietrza w ogumieniu, na nawierzchni twardej, równej i poziomej nie może przekraczać 40⁺³ km/h. <p>- W przypadku przekroczenia w/w prędkości ciągnik powinien być wyposażony w regulator prędkości ograniczający prędkość do max 40⁺³ km/h zgodnie z dyrektywą 2009/144/WE Załącznik II, 1</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. maksymalnej prędkości</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maksymalna prędkość ciągnika bez obciążenia, z nominalnym ciśnieniem powietrza w ogumieniu, na nawierzchni twardej, równej i poziomej nie może przekraczać 40⁺³ km/h. <p>- W przypadku przekroczenia w/w prędkości ciągnik powinien być wyposażony w regulator prędkości ograniczający prędkość do max 40⁺³ km/h zgodnie z dyrektywą 2009/144/WE Załącznik II, 1</p>
8.	<p>Dyrektywa 2009/59/WE Dz.U.237/2005</p> <p>Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.3.1.</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. zapewnienia minimalnej szerokości strefy widoczności drogi do tyłu w lusterkach wstecznych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w lusterku lewym w lewo a w lusterku prawym w prawo od bocznego obrysu: <ul style="list-style-type: none"> - min 1,0 m w odległości 4,0 m od osi kierownicy - min 5,0 m w odległości 30,0 m od osi kierownicy <p>Lusterka powinny posiadać oznaczenie homologacji i być klasy II</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. zapewnienia minimalnej szerokości strefy widoczności drogi do tyłu w lusterkach wstecznych:</p> <ul style="list-style-type: none"> - w lusterku lewym w lewo a w lusterku prawym w prawo od bocznego obrysu: <ul style="list-style-type: none"> - min 1,0 m w odległości 4,0 m od osi kierownicy - min 5,0 m w odległości 30,0 m od osi kierownicy <p>Lusterka powinny posiadać oznaczenie homologacji i być klasy II</p>

9.	<p>Dyrektywa 2008/2/WE Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.4.1.</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. widoczności w półkoło widoczności oraz wymagania dot. wycieraczki przedniej szyby.</p> <ul style="list-style-type: none"> - liczba efektów maskujących max 6 - przy czym w obszarze widzenia max 2 - szerokość efektów maskujących w półokręgu widzenia ale poza obszarem widzenia max 700 mm (dop: max 2 efekty >700 mm ≤ 1500 mm i max 2 efekty < 700 mm - po jednym z każdej strony lub dop. max po 2 efekty < 1200 mm z każdej strony) - obszar czyszczony szyby przedniej o szerokości min. 8000 mm (długość cięciwy na półokręgu) w obszarze widzenia - częstotliwość działania wycieraczki szyby przedniej min. 20 cykli/min
10.	<p>Dyrektywa 2009/66/WE Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.5.1.</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. siły na urządzeniu sterującym (układzie kierowniczym) w określonych warunkach:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Siła na urządzeniu sterującym ciągnika przy prędkości ok. 10 km/h wjeżdżając w okrąg o promieniu 12 m, nie może przekraczać 60 daN z działaniem, (czas reakcji układu max 5 s) lub bez urządzenia wspomagającego (czas reakcji układu max 8 s) przy czym - Ciągnik o maksymalnej masie i z technicznie dopuszczalnym obciążeniem osi przedniej - Podłoże: poziome, twarde, równe, suche i czyste - Ogumienie na osi (osiach) kierowanej (ych) o promieniu statycznym najwyższym oraz z nominalnym ciśnieniem wewnętrznym (przewidzianych przez właściciela)
11.	<p>Dyrektywa 2009/64/WE; Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.6.1.</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. kompatybilności elektromagnetycznej</p>
12.	<p>Dyrektywa 76/432/EWG Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.7.1.</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. długości drogi hamowania przy użyciu hamulca roboczego oraz warunku utrzymania ciągnika na spadku i wznieśieniu 18% przy użyciu hamulca postojowego.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ciągnik o dopuszczalnej masie całkowitej; - Ogumienie na osi (osiach) hamowanej (ych) o promieniu statycznym najwyższym oraz z nominalnym ciśnieniem wewnętrznym (przewidzianych przez właściciela) - Siła sterowania: - max 60 daN- przy sterowaniu nożnym lub - max 40 daN - przy sterowaniu ręcznym - Maksymalna długość drogi hamowania ciągnika rozpedzonego maksymalnej

		<p>prędkości przy użyciu hamulca roboczego nie może przekroczyć długości wynikającej ze wzoru $S \leq 0,15V + V^2/116$</p> <ul style="list-style-type: none"> - Podłóże: poziome, twarde, równe, suche i czyste - Hamulce muszą być zimne lub co najmniej 1 godzinę przed badaniami nie używane
13.	<p>Dyrektywa 2009/76/WE Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.9.1.</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. hałasu na stanowisku kierowcy. Maksymalny poziom hałasu emitowanego przez ciągnik bez obciążenia, na biegu dającym prędkość ok. 7,5 km/h - mikrofon po lewej lub prawej stronie od środkowej płaszczyzny siedziska (siedzisko w środkowym położeniu regulacji wzdłużnej), drzwi i okna otwarte i zamknięte - nie może przekraczać 86 dB(A).</p>
14.	<p>Dyrektywy 2009/57/WE; 2009/75/WE; 86/298/EWG; 87/402/EWG Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.10.1.; 16.1.; 19.1. i 21.1. oraz pkt.26.1</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. konstrukcji zabezpieczającej przy przewróceniu wg: - Dyrektywy - 2009/57/WE; 2009/75/WE; 86/298/EWG; 87/402/EWG - Kody OECD Kod 3, Kod 4, Kod 7, OECD Kod 6 - Norma PN-ISO 5700 Przedstawione do wglądu wyniki badań konstrukcji zabezpieczającej (test, certyfikat lub świadectwo homologacji) powinny także zawierać wyniki badań zamocowania pasów bezpieczeństwa.</p>
15.	<p>Dyrektywa 78/764/EWG Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.12.1.; 8.1 i 26.1.</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. siedziska kierowcy. Wymagania stosuje się odpowiednio do siedziska pasażera.. - Każde siedzenie musi posiadać znak homologacji. - Siedzenie kierowcy musi być tak zamontowane aby: - zapewniało kierowcy wygodną pozycję podczas kierowania i manewrowania ciągnikiem - dostęp do siedzenia był łatwy - kierowca w swej pozycji roboczej mógł łatwo sięgać różnych urządzeń sterujących ciągnika, które są potrzebne przy kierowaniu ciągnikiem - żadna część siedzenia lub ciągnika nie narażała kierowcy na skaleczenie lub urazy - w przypadku, gdy jest regulowane jedynie wzdłużnie lub na wysokości – Jego płaszczyzna symetrii musi pokrywać się lub być równoległa do wzdłużnej płaszczyzny symetrii ciągnika - w przypadku, gdy jest zaprojektowane tak, aby mogło obracać się wokół pionowej osi - musi istnieć możliwość blokowania we wszystkich lub niektórych pozycjach, a w każdym razie w pozycji, gdy jego płaszczyzna symetrii pokrywa się lub jest równoległa do wzdłużnej płaszczyzny symetrii ciągnika - Siedzenie powinno być wyposażone w biodrowy pas bezpieczeństwa (dot. ciągników wyprodukowanych po dniu 1 stycznia 2011 roku</p>
16.	<p>Dyrektywa 2009/61/WE Dz.U.237/2005</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. wyposażenia w urządzenia oświetlenia i sygnalizacji świetlnej. Światła pod względem rodzaju, barwy i rozmieszczenia muszą spełniać wymagania szczegółowe określone w przepisach. Ponadto,</p>

	Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.13.1. i 14.1	powinny posiadać oznaczenie homologacji.
17.	Dyrektywa 2009/58/WE Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.15.1.	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. wyposażenia w przednie urządzenie sprzęgające i bieg wsteczny.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ciągnik musi posiadać specjalne urządzenie, do którego jest możliwe zaczeplenie sprzęgu w celach holowniczych, takiego jak dyszel holowniczy (hol sztywny) lub lina holownicza; - Urządzenie musi być zamontowane z przodu ciągnika, który musi być wyposażony w sworzeń łączący; - Ciągnik musi być wyposażony w urządzenie do jazdy wstecznej, które może być obsługiwane z pozycji roboczej kierowcy.
18.	Dyrektywa 80/720/EWG Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.17.1.	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. przestrzeni roboczej kierowcy, dostępu do miejsca kierowcy oraz drzwi i okien.</p> <ul style="list-style-type: none"> - urządzenia otwierające i zamykające drzwi i okna muszą być zainstalowane w sposób nie stwarzający niebezpieczeństwa i nie powinny przeszkadzać podczas jazdy; - otwór drzwiowy musi umożliwić bezpieczne wejścia i wyjścia - kabina powinna posiadać minimum 3 wyjścia awaryjne, każde po innej stronie o wymiarach ograniczonych elipsą o osi małej równej 400 mm i osi dużej równej 640 mm; - odległość punktu odniesienia siedzenia od dachu kabiny (lub ramy) min. 1050 mm; - odległość ściany bocznej po lewej i prawej stronie od osi wzdłużnej przechodzącej przez punkt odniesienia siedziska, na wysokości od 400 mm do 900 mm nad punktem odniesienia nie może być mniejsza niż 450 mm; - wolna przestrzeń wokół elementów sterowania powinna wynosić: <ul style="list-style-type: none"> - 0 mm przy sterowaniu przyciskiem; - min. 25 mm przy sile sterowania 80÷150 N; - min 50 mm przy sile sterowania powyżej 150 N; - odległość pierwszego stopnia schodka od podłoża max 550 mm; - odległość pomiędzy stopniami max 300 mm; - szerokość stopni min. 250 mm; - głębokość stopni min 150 mm; - wolna przestrzeń pomiędzy stopniami min. 120 mm; - powierzchnia stopnia anty poślizgowa.
19	Dyrektywa 86/297/EWG Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.18.1.	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. WOM i jego osłony.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kierunek obrotów WOM powinien być zgodny z ruchem wskazówek zegara, patrząc na urządzenie, będąc zwróconym w kierunku jazdy ciągnika ; - Ciągnik powinien być wyposażony w urządzenie wskazujące prędkość obrotową WOM ; - Osłona WOM powinna być nieobrotowa; - Średnica otworu na osłonie dla mocowania łańcucha zabezpieczającego osłonę wału przegubowo-teleskopowego przed obracaniem min 16,0 mm - Odległość otworu na osłonie dla mocowania łańcucha zabezpieczającego

<p>20.</p>	<p>Dyrektywa 86/415/EWG Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.20.1.</p>	<p>osłonę wału przegubowo-teleskopowego przed obracaniem od krawędzi osłony max 16,5 mm; - nie może nastąpić odkształcenie górnej części osłony po przyłożeniu siły 120N; - Jeśli nie ma osłony WOM to jej funkcję powinien spełnić element konstrukcyjny ciągnika; Urządzenia sterowania i kontroli powinny być identyfikowalne i zapewniać bezpieczne sterowanie urządzeniami stanowiącymi wyposażenie ciągnika – zgodnie z wymaganiami dyrektywy 86/415/EWG.</p>
<p>21.</p>	<p>Dyrektywa 2009/144/WE Załącznik I Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.22.1.</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. wymiarów zewnętrznych ciągnika oraz maksymalnych mas ciągniętych. - Wymiary zewnętrzne ciągnika nie mogą przekraczać wartości: - długość – max 12000 mm; - szerokość – max 2550 mm; - wysokość – max 4000 mm; - Maksymalna dopuszczalna masa przyczepy ciągniętej przez ciągnik nie może przekraczać: - bez hamulców: - 1500 kg przyczepy będącej środkiem transportu oraz - 3000 kg przyczepy będącej maszyną przystosowaną do poruszania się po drodze; - z hamulcem bezwładnościowym (najzdrowym) – 5000 kg; - z hamulcem niezależnym od hamulca pojazdu ciągnącego – 5000 kg; - z hamulcem pneumatycznym lub hydraulicznym - wartości określonej przez właściciela (lub producenta).</p>
<p>22.</p>	<p>Dyrektywa 2009/144/WE Załącznik II Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.22.4.</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. zastosowanych w ciągniku osłon części niebezpiecznych i kół. Ocena zabezpieczeń zastosowanych w ciągniku musi być pozytywna.</p>
<p>23.</p>	<p>Dyrektywa 2009/144/WE Załącznik III Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.22.2.</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. zastosowanych w ciągniku szyb. Wszystkie szyby powinny posiadać oznakowanie homologacyjne.</p>
<p>24.</p>	<p>Dyrektywa 2009/144/WE Załącznik IV Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.22.5.</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. zastosowanych w ciągniku urządzeń sprzęgających: - Obciążenie pionowe i poziome urządzeń sprzęgających nie mogą naruszać zgodności obciążenia poszczególnych osi oraz - Nie przekraczać wartości określonych dla urządzenia sprzęgającego zgodnie z jego świadectwem homologacji (lub wartości zawartych na ich tabliczce znamionowej). - Maksymalne statyczne obciążenie pionowe urządzenia sprzęgającego nie może</p>

25.	<p>Dyrektywa 2009/144/WE Załącznik V Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.22.6.</p>	<p>przekraczać 3000 kg. Muszą być spełnione wymagania dot. tabliczki znamionowej oraz numeru identyfikacyjnego na ciągniku: - tabliczka powinna być przymocowana w dobrze widocznym i łatwo dostępnym miejscu na części, która nie jest wymieniana w normalnych warunkach w trakcie eksploatacji; - wysokość znaków (liter i cyfr) w numerze identyfikacyjnym min 4 mm; - wysokość znaków (liter i cyfr) numeru identyfikacyjnego umieszczonego bezpośrednio na konstrukcji ciągnika min. 7 mm - tabliczka powinna zawierać (z wyjątkiem tabliczki zastępczej): - nazwę producenta - typ ciągnika (również wersję, jeśli jest taka potrzeba) - numer świadectwa homologacji typu (jeśli takie posiadał ciągnik) - numer identyfikacyjny ciągnika - min i max wartości dopuszczalnej masy obciążonego ciągnika (w zależności od możliwych rodzajów opon jeśli są przewidywane) - dopuszczalne obciążenie osi (w zależności od możliwych rodzajów opon jeśli są przewidywane) - osi przedniej - osi tylnej - technicznie dopuszczalne masy ciągnięte - bez hamulców - z hamulcem inercyjnym - bezwładnościowym (najazdowym) - z hamulcem niezależnym od pojazdu ciągnącego (uruchamianym z miejsca kierowcy) - z hamulcem uruchamianym jednym ruchem z hamulcem roboczym ciągnika (np. z hamulcem hydraulicznym, pneumatycznym)</p>
26.	<p>Dyrektywa 2009/144/WE Załącznik VI Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.22.7.</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. urządzeń sterowania hamulcami przyczep: - Złącza powinny być zgodne z: - ISO 1728:1980 - dla pneumatycznych dwuprzewodowych układów - PN-91/R-36140:1992 - dla pneumatycznych jednoprzewodowych układów - ISO 5676:1983 dla hydraulicznych jednoprzewodowych układów - Ciśnienie na złączu zasilającym (dla instalacji 2-przewodowej) 0,65±0,8 MPa - Ciśnienie na złączu sterującym (dla instalacji 2-przewodowej); - 0 MPa - urządzenie w pozycji spoczynkowej - 0,65±0,8 MPa - urządzenie w pozycji roboczej</p>
27	<p>Dyrektywa 2000/25/WE; Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.23.1.</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dopuszczalnych wartości dot. emisji zanieczyszczeń silnika ciągnika odpowiednio dla kategorii mocy silnika (wg daty produkcji/rejestracji ciągnika). Ocenę należy przeprowadzić na podstawie analizy informacji zawartych na tabliczce znamionowej silnika.</p>

28.	Dz.U.110/2010, poz. 729 §1, §2 i §6	Jeżeli ciągnik rolniczy wchodzi w skład kolejki turystycznej, powinna spełniać warunki techniczne zawarte w §1, §2 i §6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 czerwca 2010 roku (Dz.U.110 z dnia 23 czerwca 2010 roku poz. 729). Instrukcja obsługi powinna zawierać odpowiednie zapisy dotyczące bezpieczeństwa użytkowania ciągnika rolniczego wchodzącego w skład kolejki turystycznej.
-----	--	--

Tabela nr 4

L.p.	Akt prawny	Wymagania techniczne podlegające sprawdzeniu przez jednostkę uprawnioną
		Kategoria R
1.	<p>Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 2, pkt.1.1. i 24.1. Dz.U. 32/2003 §3, §4, §5 i §11 ust.5 i 7 pkt.1 i 3-6 Reg 106 EKG ONZ</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. dopuszczalnej masy całkowitej przyczepy oraz dopuszczalnych nacisków na oś(osie) i sprężgi: - dopuszczalna masa całkowita przyczepy nie może przekraczać sumy dopuszczalnej masy wynikającej z dopuszczalnych nacisków na oś lub osie i masy przypadającej na urządzenie sprzęgające; - nacisk osi nie może przekraczać: - pojedynczej - 10 ton; - podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości (d) między osiami składowymi: a) - mniej niż 1 m ($d < 1,0$) - 11 ton b) - pomiędzy 1 m a 1,3 m ($1,0 \leq d < 1,3$) - 16 ton c) - pomiędzy 1,3 m a 1,8 m ($1,3 \leq d < 1,8$) - 18 ton d) - 1,8 m lub więcej ($1,8 \leq d$) - 20 ton - potrójnej osi przyczep i naczep, przy odległości (d) między osiami składowymi: a) - 1,3 m i mniej niż 1,3 m ($d \leq 1,3$) - 21 ton b) - pomiędzy 1,3 m a 1,4 m ($1,3 < d \leq 1,4$) - 24 ton - wyposażeń w ogumienie pneumatyczne powinno spełniać wymagania dotyczące nośności dostosowanej do nacisku koła oraz do maksymalnej prędkości przyczepy (wg danych katalogowych producenta)</p>
2.	<p>Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 2, pkt.1.2. Dz.U. 32/2003 §11 ust.1 pkt.18</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. miejsca i usytuowania tylnej tablicy rejestracyjnej. - Wymiary miejsca - powierzchni płaskiej prostokątnej pod tablicę rejestracyjną zapewniającej jej mocowanie powinny wynosić: - szer. 520mm x wys. 120 mm (dla tablicy jednorzędowej) lub - szer. 340 mm x wys. 240 mm (dla tablicy dwurzędowej) - Wysokość górnej krawędzi - max 4000 mm - Wysokość dolnej krawędzi - min. 300 mm - Kąt pochylenia powierzchni pod tylną tablicę rejestracyjną w stosunku do pionu:- max 5° (dop. max 30 w górę - jeśli górna krawędź jest < 1,2 m - dop max 15° w dół - jeśli górna krawędź jest > 1,2 m. - Środek powierzchni pod tylną tablicę rejestracyjną - nie może być położony w prawo od osi pojazdu. - Lewa krawędź powierzchni pod tylną tablicę rejestracyjną - nie może wystawać poza lewą płaszczyznę obrysową pojazdu - Usytuowanie powierzchni pod tylną tablicę rejestracyjną względem płaszczyzny przechodzącej przez oś wzdłużną pojazdu - prostopadle lub prawie prostopadle.</p>
3.	<p>Dz.U. 32/2003 §45 ust.3 Dz.U. 108/2005</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. maksymalnej prędkości - Maksymalna prędkość, nie może przekraczać 40^{km/h}. Jeżeli ze względów konstrukcyjnych prędkość jest ograniczona poniżej 30 km/h – ograniczenie powinno być umieszczone z tyłu na przyczepie.</p>

<p>4.</p> <p>www.inforlex.pl</p>	<p>art.21 ust.4 Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 2, pkt.7.1. Dz.U. 32/2003 §50 i §51 Dyrektywa 71/320/EWG</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. skuteczności działania hamulca roboczego oraz warunku utrzymania przyczepy na spadku i wzniesieniu o pochyleniu 16% przy użyciu hamulca postojowego.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Przyczepa o dopuszczalnej masie całkowitej; - Ogumienie na osi (osiach) hamowanej (ych) o promieniu statycznym najwyższym oraz z nominalnym ciśnieniem wewnętrznym (przewidzianych przez właściciela) - Siła sterowania: - max 60 daN- przy sterowaniu nożnym lub - max 40 daN - przy sterowaniu ręcznym - Wskaźnik skuteczności hamowania hamulca roboczego nie może być mniejszy niż 27% (wskaźnik jest stosunkiem siły hamowania do siły wynikającej z dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu lub stosunkiem opóźnienia hamowania (uzyskanego na drodze poziomej o nawierzchni twardej, suchej i czystej) do przyspieszenia ziemskiego.
<p>5.</p>	<p>Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 2, pkt. 13.1.; 13.2.; 13.3.; 13.4.; 13.5. i 14.1 Dz.U. 32/2003 §47 Dyrektywy: 76/756/EWG 76/757/EWG 76/758/EWG 76/759/EWG 76/760/EWG 77/538/EWG 79/532/EWG</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. wyposażenia w urządzenia oświetlenia i sygnalizacji świetlnej. Światła pod względem rodzaju, barwy i rozmieszczenia muszą spełniać wymagania szczegółowe określone w przepisach. Ponadto, powinny posiadać oznaczenie homologacji.</p>
<p>6.</p>	<p>Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 2, pkt. 22.1. Dz.U. 32/2003 §2 ust.1 pkt.1, ust.2 i 4; §48 ust.3 i 4 Dyrektywa 97/27/WE</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. wymiarów zewnętrznych przyczepy oraz maksymalnych mas ciągniętych.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wymiary zewnętrzne przyczepy nie mogą przekraczać wartości: <ul style="list-style-type: none"> - długość – max 12000 mm; - szerokość – max 2550 mm; - wysokość – max 4000 mm; - Maksymalna dopuszczalna masa przyczepy ciągniętej przez przyczepę nie może przekraczać: <ul style="list-style-type: none"> - bez hamulców: - 1500 kg przyczepy będącej środkiem transportu oraz - 3000 kg przyczepy będącej maszyną przystosowaną do poruszania się po drodze; - z hamulcem bezwładnościowym (najazdowym) – 5000 kg; - z hamulcem niezależnym od hamulca pojazdu ciągnącego – 5000 kg; - z hamulcem pneumatycznym lub hydraulicznym - masy całkowitej pierwszej przyczepy lecz nie większej niż wynikająca z dopuszczalnych obciążeń urządzenia sprzęgowego

7.	<p>Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 2, pkt. 22.5. Dz.U. 32/2003 §3 ust.12 pkt.12a i 12b §7 ust.8 Dz.U. 47/2011 poz. 242 §1 ust.1 lit. c) Dyrektywa 94/20/WE</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. zastosowanych w przyczepie urządzeń sprzęgających:</p> <ul style="list-style-type: none"> - obciążenie pionowe i poziome urządzeń sprzęgających nie mogą naruszać zgodności obciążenia poszczególnych osi oraz - nie przekraczać wartości określonych dla urządzenia sprzęgającego zgodnie z jego świadectwem homologacji (lub dopuszczenia do stosowania albo wartości zawartych na ich tabliczce znamionowej). - maksymalne statyczne obciążenie pionowe na urządzenie sprzęgające ciągnika (oko dyszla) nie może przekraczać 3000 kg oraz wartości określonej dla urządzenia sprzęgającego (oka dyszla i tylnego zaczepu) zgodnie z jego świadectwem homologacji.
8.	<p>Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 2, pkt. 22.6. Dz.U. 32/2003 §11 ust.1 Dyrektywa 74/114/EWG</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. tabliczki znamionowej oraz numeru identyfikacyjnego na przyczepie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tabliczka powinna być przymocowana w dobrze widocznym i łatwo dostępnym miejscu na części, która nie jest wymieniana w normalnych warunkach w trakcie eksploatacji; - wysokość znaków (liter i cyfr) w numerze identyfikacyjnym min 4 mm; - wysokość znaków (liter i cyfr) numeru identyfikacyjnego umieszczonego bezpośrednio na konstrukcji przyczepy min. 7 mm - tabliczka powinna zawierać (z wyjątkiem tabliczki zastępczej): <ul style="list-style-type: none"> - nazwę producenta - typ przyczepy (również wersję, jeśli jest taka potrzeba) - numer świadectwa homologacji typu (jeśli takie posiadała przyczepa) - numer identyfikacyjny przyczepy - dopuszczalna masa całkowita przyczepy (w zależności od możliwych rodzajów opon jeśli są przewidziane) - dopuszczalne obciążenie osi (w kolejności od przodu): 1 - w kN 2 - w kN 3 - w kN
9.	<p>Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 2, pkt. 22.7. Dz.U. 32/2003 §7 ust.8 Dyrektywa 2009/144/WE</p>	<p>Muszą być spełnione wymagania dot. urządzeń sterowania hamulcami przyczep:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Złącza powinny być zgodne z: <ul style="list-style-type: none"> - ISO 1728:1980 - dla pneumatycznych dwuprzewodowych układów - PN-91/R-36140:1992 - dla pneumatycznych jednoprzewodowych układów - ISO 5676:1983 dla hydraulicznych jednoprzewodowych układów - Ciśnienie na złączu zasilającym (dla instalacji 2-przewodowej) 0,65±0,8 MPa - Ciśnienie na złączu sterującym (dla instalacji 2-przewodowej): <ul style="list-style-type: none"> - 0 MPa - urządzenie w pozycji spoczynkowej - 0,65±0,8 MPa - urządzenie w pozycji roboczej
10.	<p>Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 2, pkt. 56. Dyrektywa 98/91/WE</p>	<p>Jeżeli przyczepa jest przeznaczona do przewożenia towarów niebezpiecznych muszą być spełnione wymagania dot. bezpieczeństwa użytkowania w zakresie odpowiednim do przewożonego niebezpiecznego ładunku (w tym jego własności fizyko-chemicznych) potwierdzone odpowiednim dokumentem wydanym przez jednostkę do tego uprawnioną. Odpowiednie zapisy powinny być zawarte w instrukcji obsługi.</p>
11.	<p>Dz.U.110/2010, poz. 729</p>	<p>Jeżeli przyczepa wchodzi w skład kolejki turystycznej, powinna spełniać warunki techniczne zawarte w §1, 3-7 rozporządzenia</p>

§ 1, 3-7

Ministra Infrastruktury z dnia 2 czerwca 2010 roku (Dz.U.110 z dnia 23 czerwca 2010 roku poz. 729).
Instrukcja obsługi powinna zawierać odpowiednie zapisy dotyczące bezpieczeństwa użytkownika przychwyty wchodzącej w skład kolejki turystycznej.

Tabela nr 5

L.p.	Akt prawny	Wymagania techniczne podlegające sprawdzeniu przez jednostkę uprawnioną
1	Dyrektywa 97/24/EWG (C10) Urządzenia sprzęgające	Kategoria L
2	Dyrektywa 93/14/EWG lub Regulamin nr 78 EKG ONZ (Układy hamulcowe)	Wymagania wg rozdziału 10 dyrektywy nr 97/24/EWG (C10)
3	Dyrektywa 93/30/EWG (w sprawie dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych dla dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych)	Wymagania wg Regulaminu EKG ONZ Nr 78 lub dyrektywy 93/14/EWG, odpowiednio do kategorii i kompletacji układu hamulcowego pojazdu Urządzenia ostrzegawcze pojazd podlegają sprawdzeniu w zakresie poziomu dźwięku. Podczas pomiaru w warunkach określonych w sekcjach 2.2-2.7 dyrektywy 93/30/EWG, maksymalna wartość poziomu dźwięku (sekcja 2.7) dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego musi w czasie testu wynosić co najmniej: a) 75 dB(A) i co najwyżej 112 dB(A) dla mopedów; b) 80 dB(A) i co najwyżej 112 dB(A) dla motocykli i rowerów trzykołowych rozwijających moc nie większą niż 7 kW; c) 93 dB(A) i co najwyżej 112 dB(A) dla motocykli i rowerów trzykołowych rozwijających moc większą niż 7 kW.
4	Dyrektywa 97/24/EWG (C8) (Kompatybilność elektromagnetyczna dwukołowych lub trzykołowych pojazdów silnikowych oraz elektrycznych lub elektronicznych samodzielnych zespołów technicznych)	Wymagania dyrektywy 97/24/EWG w następującym zakresie: 5.2. Wymagania dotyczące szerokopasmowego promieniowania elektromagnetycznego pochodzącego z pojazdów 5.2.1. Metoda pomiaru Promieniowanie elektromagnetyczne pojazdu mierzone jest metodą opisaną w załączniku II do dyrektywy. 5.3. Wymagania dotyczące wąskopasmowego promieniowania elektromagnetycznego pochodzącego z pojazdów 5.3.1. Metoda pomiaru Promieniowanie elektromagnetyczne wytwarzane przez pojazd mierzone jest metodą opisaną w załączniku III do dyrektywy. 5.4. Wymagania dotyczące wąskopasmowego promieniowania elektromagnetycznego pochodzącego z pojazdów 5.4.1. Metoda pomiaru Sprawdzenie odporności na promieniowanie elektromagnetyczne pojazdu przeprowadzane jest metodą opisaną w załączniku IV do dyrektywy.
5	Dyrektywa 97/24/EWG (C9) (poziom głośności)	Wymagania wg dyrektywy 97/24/EWG (C9)

6	Dyrektywa 93/33/EWG (w sprawie urządzeń zabezpieczających dwu- lub trzykołowe pojazdy silnikowe przed bezprawnym użytkowaniem)	Pojazd podlega sprawdzeniu wg załącznika I dyrektywy 93/33/EWG.
7	93/32/EWG Uchwyty dla pasażera w pojazdach dwukołowych	Wymagania wg dyrektywy 93/32/EWG
8	Dyrektywa 97/24/EWG (C11) (pasy bezpieczeństwa)	Wymagania wg dyrektywy 97/24/EWG

Zakres warunków lub wymagań obowiązujących w procedurze dopuszczenia jednostkowego nowego pojazdu na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji typu WE lub świadectwo homologacji typu pojazdu, w którym przed rejestracją zostały wprowadzone zmiany w pojeździe, przedmiocie wyposażenia lub części, wpływające na zmianę warunków stanowiących podstawę wydania świadectwa homologacji typu tego pojazdu

[Uwaga! To jest uzasadnienie do tekstu pierwotnego. Redakcja INFORLEX.PL]

Tabela nr 1

	Akt prawny	Wymagania techniczne wg kategorii, podlegające sprawdzeniu przez jednostkę uprawnioną	M _i	N _i
3.	Dyrektywa 70/221/EWG (Zbiorniki paliwa – tylne zabezpieczenia)	W przypadku, gdy zmiana dotyczy zasilania pojazdu paliwem gazowym pojazd powinien spełnić odpowiednio wymagania: Regulaminu 67 lub 115 dla LPG. Regulaminu 110 lub 115 dla CNG		
5.	Dyrektywa 70/311/EWG (Układ kierowniczy)	Jeśli wprowadzona zmiana wymaga oceny w tym zakresie, pojazd po zmianie powinien nadal spełniać wymagania techniczne wg Regulaminu EKG ONZ nr 79 lub Dyrektywy 70/311/EWG		
7.	Dyrektywa 70/388/EWG (Dźwiękowy sygnał ostrzegawczy)	Jeśli wprowadzona zmiana wymaga oceny w tym zakresie, dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze, jeśli nie są potwierdzone homologacją typu zgodnie z dyrektywą 70/388/EWG powinny nadal wysyłać ciągły sygnał dźwiękowy, zgodnie z wymaganiami wg pkt 1.1 sekcji I załącznika I do dyrektywy 70/388/EWG. <i>Montaż w pojeździe</i> a) Wykonuje się badanie zgodnie z sekcją 2 załącznika I do dyrektywy 70/388/EWG. b) Maksymalny poziom ciśnienia dźwięku musi być zgodny z pkt 2.1.4 wspomnianego załącznika.		
9.	Dyrektywa 71/320/EWG lub (Układy hamulcowe)	Pojazd powinien nadal spełniać wymagania Regulaminu EKG ONZ Nr 13H lub Dyrektywy 71/320/EWG, które obowiązywały w dniu uzyskania świadectwa homologacji; zakres badań wyznacza jednostka upoważniona do badań homologacyjnych		Pojazd powinien nadal spełniać wymagania Regulaminu EKG ONZ Nr 13 lub 13H lub Dyrektywy 71/320/EWG, które obowiązywały w dniu uzyskania świadectwa homologacji; zakres badań wyznacza jednostka upoważniona do badań homologacyjnych
10.	Dyrektywa 72/245/EWG (Zakłócenia radioelektryczne (zgodność)	Jeśli wprowadzona zmiana dotyczy podzespołów elektrycznych/elektronicznych, to o ile nie wymaga się aby ich zgodność potwierdzona została homologacją to muszą jednak spełniać wymogi dyrektywy 72/245/EWG. Na potrzeby wykazania zgodności w zakresie emitowanego promieniowanie elektromagnetyczne wnioskodawca przedkłada oświadczenie wydane przez producenta, że pojazd spełnia wymogi dyrektywy 72/245/EWG lub norm alternatywnych, obowiązujących w krajach spoza UE potwierdzone przez jednostkę techniczną. Dopuszczalne jest odstępnie od wykazania zgodności w zakresie odporności na pole elektromagnetyczne.		

<p>www.inforlex.pl</p>	<p>elektromagnetyczna)</p>	<p>Jeśli dokonana została zmiana w instalacji elektrycznej pojazdu, instalacja po zmianach powinna spełniać wymagania normy PN-S-76021 wg pkt.4.1b, tab. 2, kol. 4.</p>
<p>3.</p>	<p>Dyrektywa 74/61/EWG (Zabezpieczenie przed kradzieżą i urządzenie unieruchamiające)</p>	<p>a) W celu zabezpieczenia przed bezprawnym użyciem pojazd musi być wyposażony w: — urządzenie blokujące określone w pkt 2.2 załącznika IV do dyrektywy 74/61/EWG, oraz — urządzenie unieruchamiające spełniające wymagania techniczne określone w sekcji 3 załącznika V do tejże dyrektywy oraz wymagania podstawowe określone w sekcji 4, a w szczególności w pkt 4.1.1. b) Jeżeli, w zastosowaniu lit. a) powyżej, pojazd musi być dodatkowo wyposażony w urządzenie unieruchamiające, to urządzenie to musi należeć do typu homologowanego zgodnie z dyrektywą 74/61/EWG lub regulaminem EKG ONZ nr 97 lub nr 116.</p>
<p>15.</p>	<p>Dyrektywa 74/408/EWG (Wytrzymałość siedzeń – zagłówki)</p>	<p><i>Siedzenia, punkty mocowania siedzeń i systemy regulacji</i> Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi być określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań: – dyrektywie 74/408/EWG, – normie FMVSS nr 207 (>Siedzenia<)</p> <p><i>Zagłówki</i> a) Jeżeli poświadczenie, o którym mowa powyżej, oparte jest na normie FMVSS nr 207, to zagłówki muszą dodatkowo spełniać wymagania podstawowe określone w sekcji 3 załącznika II do dyrektywy 74/408/EWG oraz wymagania sekcji 5 dodatku I do tego samego załącznika. b) Wykonuje się tylko badania opisane w pkt 3.10 i sekcjach 5, 6 i 7 załącznika II do wspomnianej dyrektywy. c) W przeciwnym przypadku wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi być określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań: – FMVSS nr 202a (>Zagłówki<) – Dyrektywa 78/932 EWG – Regulamin EKG ONZ nr 25 d) Jeżeli pojazd wyposażony jest w przegrodę zabezpieczającą pasażerów przed przemieszczającym się bagażem powinno wykazać się zgodność z wymaganiami Regulaminu EKG ONZ nr 126</p>
<p>19.</p>	<p>Dyrektywa 76/115 EWG (Kotwiczenie pasów bezpieczeństwa)</p>	<p>Wnioskodawca składa poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi być określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań: – dyrektywie 76/115/EWG, – Regulaminie EKG ONZ nr 14, – normie FMVSS nr 210 (>Punkty kotwiczenia zespołów pasów bezpieczeństwa<), art. 22-3 JSRRV.</p>

27.	Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1005/2010 77/389/EWG (Haki holownicze)	Jeśli ma to zastosowanie, pojazd po zmianach powinien spełniać wymagania wg załącznika II do Rozporządzenia Komisji Nr 1005/2010
31.	Dyrektywa 77/541 EWG. (pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące)	<p>Jeśli zmiana dotyczy warunków technicznych pojazdu w zakresie zastosowania pasów bezpieczeństwa i/lub urządzeń przytrzymujących wówczas:</p> <p>a) Pasy bezpieczeństwa powinny posiadać homologację typu zgodnie z dyrektywą 77/541/ b) Pasy bezpieczeństwa muszą mieć etykietę identyfikacyjną.</p> <p>c) Wskazania na etykiecie powinny być zgodne z udzieloną homologacją dotyczącą punktów kotwienia pasów bezpieczeństwa (zob. pozycja 19).</p> <p><i>Wymagania dotyczące montażu</i></p> <p>a) Pojazd powinien być wyposażony w pasy bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku XV do dyrektywy 77/541/EWG.</p> <p>b) Jeżeli pojazd musi być doposażony w dodatkowe pasy bezpieczeństwa, to muszą one należeć do homologowanego typu zgodnie z dyrektywą 77/541/EWG lub regulaminem EKG ONZ nr 16.</p>
50.	Dyrektywa 94/20/WE lub Regulamin Nr 55.01 EKG ONZ	Jeśli zmiana warunków technicznych dotyczy zastosowania urządzeń sprzęgających, pojazd powinien nadal spełniać wymagania załącznika VII Dyrektywy lub punktu 5 Regulaminu

Tabela nr 2		Wymagania techniczne wg kategorii, podlegające sprawdzeniu przez jednostkę uprawnioną						
Lp	Akt prawny	M ₂	M ₃	N ₂	N ₃	O ₁ ; O ₂	O ₃	O ₄
1	Regulamin EKG ONZ nr 67, 110, 115	W przypadku pojazdów, w których dokonana zmiana dotyczy zasilania pojazdu paliwem gazowym, pojazd powinien spełnić odpowiednio wymagania Regulaminu 67 lub 115 dla LPG. Regulaminu 110 lub 115 dla CNG.						
2	Dyrektywa 70/311 EWG Regulamin nr 79 EKG ONZ (Układ kierowniczy)	Jeśli wprowadzona zmiana wymaga oceny w tym zakresie, pojazd po zmianie powinien nadal spełniać wymagania techniczne wg Regulaminu EKG ONZ nr 79 lub Dyrektywy 70/311/EWG						
3	Dyrektywa 70/388/EWG (Dźwiękowy sygnał ostrzegawczy)	Jeśli wprowadzona zmiana wymaga oceny w tym zakresie, dźwiękowe urządzenia ostrzegawcze, jeśli nie są potwierdzone homologacją typu zgodnie z dyrektywą 70/388/EWG powinny nadal wysyłać ciągły sygnał dźwiękowy, zgodnie z wymaganiami wg pkt 1.1 sekcji 1 załącznika I do dyrektywy 70/388/EWG. <i>Montaż w pojeździe</i> a) Wykonuje się badanie zgodnie z sekcją 2 załącznika I do dyrektywy 70/388/EWG. b) Maksymalny poziom ciśnienia dźwięku musi być zgodny z pkt 2.1.4 wspomnianego załącznika.						
4	Dyrektywa 71/320/EWG lub Regulamin EKG ONZ nr 13 (Układy hamulcowe)	Pojazd powinien nadal spełniać wymagania Regulaminu EKG ONZ Nr 13 lub Dyrektywy 71/320/EWG, które obowiązywały w dniu uzyskania świadectwa homologacji; zakres badań wyznacza jednostka upoważniona do badań homologacyjnych						
5	Dyrektywa 72/245/EWG (Zakłócenia radioelektryczne (zgodność elektromagnetyczna)	Jeśli wprowadzona zmiana dotyczy podzespołów elektrycznych/elektronicznych, to o ile nie wymaga się aby ich zgodność potwierdzona została homologacją to muszą jednak spełniać wymogi dyrektywy 72/245/EWG. Na potrzeby wykazania zgodności w zakresie emitowanego promieniowania elektromagnetycznego wnioskodawca przedkłada oświadczenie wydane przez producenta, że pojazd spełnia wymogi dyrektywy 72/245/EWG lub norm alternatywnych, obowiązujących w krajach spoza UE potwierdzone przez jednostkę techniczną. Dopuszczalne jest odstąpienie od wykazania zgodności w zakresie odporności na pole elektromagnetyczne. Jeśli dokonane zostaną zmiany w instalacji elektrycznej pojazdu, instalacja po zmianach powinna spełniać wymagania normy PN-S-76021 wg pkt.4.1b, tab. 2, kol. 4.						
6	Dyrektywa 74/61/EWG	Jeśli zmiany dotyczą wyposażenia pojazdu w celu zabezpieczenia przed bezprawnym użyciem, pojazd powinien być nadal wyposażony w: — urządzenie blokujące określone w pkt 2.2 załącznika IV do						

	<p>(Zabezpieczenie przed kradzieżą i urządzenie unieruchamiające)</p>	<p>dyrektywy 74/61/EWG, oraz — urządzenie unieruchamiające spełniające wymagania techniczne określone w sekcji 3 załącznika V do dyrektywy 74/61/EWG teże dyrektywy oraz wymagania podstawowe określone w sekcji 4, a w szczególności w pkt 4.1.1. b) Jeżeli (w zastosowaniu lit. a) pojazd jest dodatkowo wyposażony w urządzenie unieruchamiające, to urządzenie to powinno spełniać wymagania techniczne wg dyrektywy 74/61/EWG lub Regulaminu EKG ONZ nr 97 lub nr 116. <i>Jeśli zmiany dotyczą siedzenia, punktów mocowania siedzeń i systemów regulacji</i> Wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi być określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań: – dyrektywie 74/408/EWG, – normie FMVSS nr 207 (»Siedzenia«) – Regulamin EKG ONZ nr 80 (M2, M3) – Regulamin EKG ONZ nr 17 (N2, N3) <i>Zagłówki</i> a) Jeżeli poświadczenie, o którym mowa powyżej, oparte jest na normie FMVSS nr 207, to zagłówki muszą dodatkowo spełniać wymagania podstawowe określone w sekcji 3 załącznika II do dyrektywy 74/408/EWG oraz wymagania sekcji 5 dodatku I do tego samego załącznika. b) Wykonuje się tylko badania opisane w pkt 3.10 i sekcjach 5, 6 i 7 załącznika II do wspomnianej dyrektywy. c) W przeciwnym przypadku wnioskodawca przedkłada poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi być określony] spełnia warunki określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań: – FMVSS nr 202a (»Zagłówki«) – Dyrektywa 78/932 EWG – Regulamin EKG ONZ nr 25 d) Jeżeli pojazd wyposażony jest w przegrodę zabezpieczającą pasażerów przed przemieszczającym się bagażem powinno wykazać się zgodność z wymaganiami Regulaminu EKG ONZ nr 126 <i>Jeśli wprowadzono zmiany w zakresie kotwiczenia pasów bezpieczeństwa lub montażu w pojeździe wózka inwalidzkiego</i> Wnioskodawca składa poświadczenie wydane przez producenta, że dany pojazd [którego numer VIN musi być określony] spełnia wymagania określone co najmniej w jednym z poniższych uregulowań: – dyrektywie 76/115/EWG,</p>	<p>Nie dotyczy</p>
<p>8</p>	<p>Dyrektywa 76/115 EWG (Kotwiczenie pasów bezpieczeństwa)</p>	<p>Nie dotyczy</p>	<p>Nie dotyczy</p>

<p>www.inforlex.pl</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Regulamin EKG ONZ nr 14, - normie FMVSS nr 210 (»Punkty kotwiczenia zespołów pasów bezpieczeństwa«), - art. 22-3 JSRRV. <p>Wymagania, w przypadku wyposażenia pojazdu w wózek inwalidzki. Każde miejsce na wózek inwalidzki powinno być wyposażone w zintegrowane urządzenie przytrzymujące, złożone z urządzenia przytrzymującego dla wózka i z urządzenia przytrzymującego dla jego użytkownika. Punkty mocowania urządzeń przytrzymujących wytrzymują siły określone w dyrektywie 76/115/EWG i w normie ISO 10542-1: 2001. Pasy i konstrukcja służąca do zabezpieczenia wózka (mechanizmy mocowania) spełniają wymogi dyrektywy 77/541/EWG i właściwej części normy ISO 10542. Stosuje się kryteria określone w tych dyrektywach. Badania wykonuje się na wózku zastępczym określonym w normie ISO 10542. Jeżeli ze względu na przeróbkę punkty mocowania pasów bezpieczeństwa muszą zostać przesunięte poza granice tolerancji określone w punkcie 2.7.8.1 załącznika I do dyrektywy 77/541/EWG, sprawdza się, czy przeróbka stanowi najmniej korzystny przypadek, czy też nie. Jeżeli zachodzi taki przypadek, wówczas wykonuje się badanie określone w załączniku VII do dyrektywy 77/541/EWG. Dla celów obliczeń przyjmuje się, że masa wózka wraz z użytkownikiem wynosi 100 kg. Masa jest skoncentrowana w punkcie H maszyny trójwymiarowej. Należy również rozważyć możliwość zastosowania wózka elektrycznego (wózków elektrycznych), którego masę wraz z użytkownikiem przyjmuje się na 250 kg. Ewentualne ograniczenia zdolności przewozowych wynikające z zastosowania wózka elektrycznego (wózków elektrycznych) powinny być odnotowane a odpowiednie ostrzeżenie umieszcza się w certyfikacie dopuszczenia jednostkowego. Nowe badania zmodyfikowanego pojazdu nie są wymagane, pod warunkiem że przeróbka nie ma wpływu na przednią część nadwozia usytuowaną przed punktem R kierowcy oraz że nie została usunięta lub dezaktywowana żadna część uzupełniającego systemu bezpieczeństwa (poduszka powietrzna/poduszki powietrzne). Badania zmodyfikowanego pojazdu nie są wymagane, pod warunkiem że nie zostały naruszone wzmocnienia boczne oraz że nie została usunięta lub dezaktywowana żadna część uzupełniającego bezpieczeństwa (boczna poduszka powietrzna/boczne poduszki powietrzne).</p>	
<p>9</p>	<p>Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 1005/2010 77/389/EWG (Haki holownicze)</p>	<p>Jeśli ma to zastosowanie, pojazd po zmianach powinien spełniać wymagania wg załącznika II do Rozporządzenia Komisji Nr 1005/2010</p>	<p>Nie dotyczy</p>
<p>10</p>	<p>Dyrektywa 77/541 EWG. (pasy bezpieczeństwa i urządzenia przytrzymujące)</p>	<p>Jeśli zmiana dotyczy warunków technicznych pojazdu w zakresie zastosowania pasów bezpieczeństwa i/lub urządzeń przytrzymujących wówczas:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Pasy bezpieczeństwa powinny posiadać homologację typu zgodnie z dyrektywą 77/541/EWG b) Pasy bezpieczeństwa muszą mieć etykietę identyfikacyjną. c) Wskazania na etykiecie powinny być zgodne z udzieloną homologacją dotyczącą punktów kotwiczenia pasów bezpieczeństwa (zob. pozycja 19). <p><i>Wymagania dotyczące montażu</i></p> <ul style="list-style-type: none"> a) Pojazd powinien być wyposażony w pasy bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami określonymi w 	<p>Nie dotyczy</p>

<p>www.inforlex.pl¹</p>	<p>Dyrektywa 94/20/WE lub Regulamin Nr 55.01 EKG ONZ</p>	<p>załączniku XV do dyrektywy 77/541/EWG.</p>	<p>b) Jeżeli pojazd musi być doposażony w dodatkowe pasy bezpieczeństwa, to muszą one należeć do homologowanego typu zgodnie z dyrektywą 77/541/EWG lub regulaminem EKG ONZ nr 16. Jeśli zmiana warunków technicznych dotyczy zastosowania urządzeń sprzęgających, pojazd powinien nadal spełniać wymagania załącznika VII Dyrektywy lub punktu 5 Regulaminu</p>	
------------------------------------	--	---	--	--

Tabela nr 3

p.	Akt prawny	Wymagania techniczne wg kategorii podlegające sprawdzeniu przez jednostkę uprawnioną		
		T1;T2;T3;T4.2;T4.3 i C	T4.1	T5 R
2	Dyrektywa 2009/64/WE (w sprawie tłumienia zakłóceń radioelektrycznych wywoływanych przez ciągniki rolnicze lub leśne (kompatybilność elektromagnetyczna)) Dyrektywa 2009/63/WE - Załącznik I Dz.U.237/2005 Załącznik 4, Część II, Tabela 1, pkt.1.1. i 24.1. Dz. U. z 2003 r. Nr 32 poz. 262 (§43 ust 3 pkt. 2)	<p>Jeśli ze względu na wprowadzone zmiany ma to zastosowanie, ciągniki powinny nadal spełniać wymagania wg załącznika I (dodatek: 1, 2, 3 i 4), zaś metody pomiarów wg załączników VI i VII dyrektywy 2009/64/WE.</p> <p>Muszą być spełnione wymagania dot. mas ciągnika</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maksymalne dopuszczalne obciążenie: <ul style="list-style-type: none"> - dopuszczalna masa całkowita nie może przekraczać 18000 kg - w tym: - na oś przednią: - nie napędzaną max 10000 kg <ul style="list-style-type: none"> - napędzaną max 11500 kg - na oś tylną: - nie napędzaną max 10000 kg <ul style="list-style-type: none"> - napędzaną max 11500 kg - Masa na oś przednią niezależnie od obciążenia - min. 20% masy własnej <p>Ogumienie musi spełniać wymagania dotyczące nośności.</p> <p>Muszą być spełnione wymagania dot. mas ciągnika kategorii C</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maksymalne dopuszczalne obciążenie: <ul style="list-style-type: none"> - dopuszczalna masa całkowita nie może przekraczać 16000 kg (dla pojazdów kat. C max 16000 kg) dla pojazdów kat. C nacisk gąsienicy między skrajnymi krążkami max 4000 kg na 1 m, przy mechanizmie połączonym lub dwóch gąsienic, jedna za drugą nie może przekraczać 6000 kg, pod warunkiem min 3 m odległości pomiędzy ich środkami styku) 		
3	Dyrektywa 71/ 320/EWG lub Regulamin EKG ONZ nr 13 (Układy hamulcowe)	<p>Nie dotyczy</p> <p>Jeśli ze względu na wprowadzone zmiany ma to zastosowanie, ciągniki powinny nadal spełniać wymagania wg Regulaminu EKG ONZ Nr 13 lub Dyrektywy 71/320/EWG odpowiednio do kategorii pojazdu oraz kompletacji układu hamulcowego</p> <p>Nie dotyczy</p>		
4	Dyrektywa:76/432/EWG (Układy hamulcowe)	<p>Pojazd powinien nadal spełniać wymagania Dyrektywy nr 76/432/EWG, odpowiednio do kategorii pojazdu oraz kompletacji układu</p> <p>Nie dotyczy</p>		

5	www.inforlex.pl	hamulcowego	<p>Pojazd powinien nadal spełniać wymagania Dyrektywy nr 76/432/EWG, odpowiednio do kategorii pojazdu oraz kompletacji układu hamulcowego</p>	<p>Nie dotyczy</p>	<p>Pojazd powinien nadal spełniać wymagania Dyrektywy nr 76/432/EWG, odpowiednio do kategorii pojazdu oraz kompletacji układu hamulcowego</p>
6	Dyrektywa 2009/144/WE Wcześniej 89/173/EWG	Pojazd powinien nadal spełniać wymagania techniczne wg załącznika IV do dyrektywy 2009/144/WE			

Tabela nr 4

Lp.	Akt prawny	Wymagania techniczne wg kategorii podlegające sprawdzeniu przez jednostkę uprawnioną
	Kategoria L	
	Dyrektywa 97/24/EWG (C10) Urządzenia sprzęgające	Pojazd powinien nadal spełniać wymagania wg rozdziału 10 dyrektywy nr 97/24/EWG (C10)
3	Dyrektywa 93/14/EWG lub Regulamin nr 78 EKG ONZ (Układy hamulcowe)	Pojazd powinien nadal spełniać wymagania Regulaminu, które obowiązywały w dniu uzyskania świadectwa homologacji; zakres badań wyznacza jednostka upoważniona do badań homologacyjnych
4	Dyrektywa 93/30/EWG (w sprawie dźwiękowych urządzeń ostrzegawczych dla dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych)	<p>Jeśli wprowadzona zmiana wymaga oceny w tym zakresie wówczas: Urządzenia ostrzegawcze pojazd podlegają sprawdzeniu w zakresie poziomu dźwięku. Podczas pomiaru w warunkach określonych w sekcjach 2.2–2.7 dyrektywy 93/30/EWG, maksymalna wartość poziomu dźwięku (sekcja 2.7) dźwiękowego urządzenia ostrzegawczego musi w czasie testu wynosić co najmniej: a) 75 dB(A) i co najwyżej 112 dB(A) dla mopedów; b) 80 dB(A) i co najwyżej 112 dB(A) dla motocykli i rowerów trzykołowych rozwijających moc nie większą niż 7 kW; c) 93 dB(A) i co najwyżej 112 dB(A) dla motocykli i rowerów trzykołowych rozwijających moc większą niż 7 kW.</p>
5	Dyrektywa 97/24/EWG (C8) (KOMPATYBILNOŚĆ ELEKTROMAGNETYCZNA DWUKOŁOWYCH LUB TRÓJKOŁOWYCH POJAZDÓW SILNIKOWYCH ORAZ ELEKTRYCZNYCH LUB ELEKTRONICZNYCH SAMODZIELNYCH ZESPOLÓW TECHNICZNYCH)	<p>Jeśli wprowadzona zmiana wymaga oceny w zakresie zapewnienia kompatybilności elektromagnetycznej, wówczas obowiązują następujące wymagania.</p> <p>5.2. Wymagania dotyczące szerokopasmowego promieniowania elektromagnetycznego pochodzącego z pojazdów 5.2.1. <i>Metoda pomiaru</i> Promieniowanie elektromagnetyczne wytwarzane przez badany pojazd mierzone jest metodą opisaną w załączniku II.</p> <p>5.3. Wymagania dotyczące wąskopasmowego promieniowania elektromagnetycznego pochodzącego z pojazdów 5.3.1. <i>Metoda pomiaru</i> Promieniowanie elektromagnetyczne wytwarzane przez określony typ pojazdu poddawane badaniu mierzone jest metodą opisaną w załączniku III.</p> <p>5.4. Wymagania dotyczące wąskopasmowego promieniowania elektromagnetycznego pochodzącego z pojazdów 5.4.1. <i>Metoda pomiaru</i> Badania w celu ustalenia odporności na promieniowanie elektromagnetyczne określonego typu pojazdu muszą być przeprowadzane zgodnie z metodą opisaną w załączniku IV.</p>
	Dyrektywa 93/33/EWG (w sprawie urządzeń zabezpieczających dwu- lub trzykołowe pojazdy silnikowe przed bezprawnym użyciem)	Jeśli nastąpiła zmiana w tym zakresie, pojazd podlega sprawdzeniu wg załącznika I dyrektywy 93/33/EWG.

[Uwaga! To jest uzasadnienie do tekstu pierwotnego. Redakcja INFORLEX.PL]

Zakres i sposób przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie warunków technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego

1. OGÓLNI

- 1) W ramach spełnienia procedury dopuszczenia jednostkowego należy zapewnić, o ile to możliwe, właściwą współpracę pomiędzy producentem, importerem, właścicielem pojazdu, bądź ich upoważnionym przedstawicielem a jednostką uprawnioną. W tym celu należy zapewnić właściwy przepływ informacji pomiędzy ww. podmiotami w celu przekazywania oraz wymiany dokumentów i informacji tak, aby pojazd spełniał wymagania techniczne wszystkich odpowiednich przepisów, które określa załącznik nr 1 lub nr 2 do rozporządzenia. Takie informacje powinny zawierać także szczegóły odnoszące się do przedmiotu wyposażenia lub części oraz elementów pojazdu.
- 2) Dopuszczenie jednostkowe pojazdu zgodnie z niniejszym załącznikiem jest udzielane na podstawie aktualnego stanu pojazdu i powinno zawierać wszystkie świadectwa/certyfikaty udzielone na wcześniejszych etapach produkcji pojazdu, o ile są one dostępne.

2. PROCEDURY

W przypadku wystąpienia o dopuszczenie jednostkowe pojazdu jednostka uprawniona powinna:

- 1) sprawdzić, czy dostarczone świadectwa udzielone na wcześniejszych etapach produkcji pojazdu odpowiadają odpowiednim przepisom zawartym w załącznikach nr 1 i nr 2 do rozporządzenia,
- 2) sprawdzić, czy świadectwa homologacji wydane zgodnie z odpowiednimi przepisami dotyczącymi homologacji są ważne w świetle zawartych w tych przepisach okresów przejściowych oraz zażądać, w razie potrzeby, uzupełnienia ich zakresu;
- 3) odwołując się do dokumentacji, upewnić się, że specyfikacje pojazdu i dane zawarte w dokumencie informacyjnym oraz świadectwach homologacji typu WE w odniesieniu do stosownych aktów prawnych są zgodne;
- 4) w przypadku, gdy niedostępne jest świadectwo homologacji dotyczące przepisu zawartego w załączniku 1 lub 2 do rozporządzenia należy:
 - a) doprowadzić do badań i sprawdzeń opisanych w tym przepisie,
 - b) sprawdzić, czy pojazd jest zgodny z dostarczonym dokumentem informacyjnym i czy spełnia wymagania równoważne do świadectwa homologacji, a określone w załączniku nr 1 i 2 do rozporządzenia,
 - c) przeprowadzić lub spowodować przeprowadzenie odpowiednich sprawdzeń dotyczących montażu odpowiednich zespołów.
- 5) w stosownych przypadkach przeprowadzić lub nakazać przeprowadzenie niezbędnych kontroli w celu zapewnienia, że spełnione są wymagania przewidziane w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia.
- 6) zapewnić, aby wszystkie odpowiednie dane były zawarte w dokumencie informacyjnym;
- 7) w odniesieniu do dokumentacji upewnić się, że opis i dane pojazdu podane w dokumencie informacyjnym i / lub w świadectwach homologacji typu lub innych dokumentach potwierdzają spełnienie odpowiednich wymagań technicznych określonych w przepisach Unii Europejskiej lub regulaminach EKG ONZ;
- 8) dla pojazdu, który podlega dopuszczeniu jednostkowemu przeprowadzić lub spowodować przeprowadzenie kontroli elementów pojazdu oraz przedmiotu wyposażenia lub części w celu sprawdzenia czy pojazd jest wykonany zgodnie z odpowiednimi danymi zawartymi w dokumencie informacyjnym w odniesieniu do wymagań zawartych w załącznikach nr 1 i 2 do rozporządzenia;
- 9) w odniesieniu do zespołów (o ile one występują) przeprowadzać lub zorganizować możliwość wykonywania kontroli ich zamocowania.

Warunki oceny wymagań alternatywnych potwierdzających spełnienie warunków technicznych
w celu dopuszczenia jednostkowego

1. OGÓLNI

- 1) W ramach spełnienia procedury dopuszczenia jednostkowego należy zapewnić, o ile to możliwe, właściwą współpracę pomiędzy producentem, importerem, właścicielem pojazdu, bądź ich upoważnionym przedstawicielem a jednostką uprawnioną. W tym celu należy zapewnić właściwy przepływ informacji pomiędzy ww. podmiotami w celu przekazywania oraz wymiany dokumentów i informacji tak, aby pojazd spełniał wymagania techniczne wszystkich odpowiednich przepisów, które określa załącznik nr 1 lub nr 2 do rozporządzenia. Takie informacje powinny zawierać także szczegóły odnoszące się do przedmiotu wyposażenia lub części oraz elementów pojazdu.
- 2) Dopuszczenie jednostkowe pojazdu zgodnie z niniejszym załącznikiem jest udzielane na podstawie aktualnego stanu pojazdu i powinno zawierać, o ile są dostępne, wszystkie świadectwa/certyfikaty udzielone na wcześniejszych etapach produkcji pojazdu.
- 3) W przypadku braku świadectw homologacji potwierdzających spełnienie wymagań technicznych wszystkich odpowiednich przepisów, które określa załącznik nr 1 lub nr 2 do rozporządzenia, należy przedstawić wszystkie posiadane dokumenty poświadczające spełnienie alternatywnych wymagań równoważnych dla potwierdzenia spełnienia wymagań technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego.
- 4) Uznając w procedurze dopuszczenia jednostkowego dokumenty inne niż świadectwa homologacji, stanowiące potwierdzenie spełnienia warunków technicznych określonych w załączniku 1 i 2 do rozporządzenia, jednostka uprawniona uwzględni w pierwszej kolejności potwierdzenie spełnienia przez pojazd wymagań zapewniających bezpieczeństwo w ruchu drogowym oraz ochronę środowiska.

2. PROCEDURY

W przypadku przedstawienia w procedurze ubiegania się o dopuszczenie jednostkowe pojazdu dokumentów, które nie stanowią świadectwa homologacji, jednostka uprawniona powinna:

- 1) sprawdzić, czy dostarczone dokumenty odpowiadają odpowiednim przepisom zawartym w załącznikach nr 1 i nr 2 do rozporządzenia;
- 2) sprawdzić, czy dokumenty wydane zgodnie z odpowiednimi przepisami są ważne w świetle zawartych w tych przepisach okresów przejściowych oraz zażądać, w razie potrzeby, uzupełnienia ich zakresu;
- 3) odwołując się do posiadanej dokumentacji, upewnić się, że specyfikacje pojazdu i dane zawarte w omawianych dokumentach oraz w dokumencie informacyjnym w odniesieniu do stosownych aktów prawnych są zgodne;
- 4) dokonać oceny dostarczonej dokumentacji oraz jej porównania (w odniesieniu do zakresu przeprowadzonych badań/sprawdzeń) z dokumentami wymaganymi w procedurze dopuszczenia jednostkowego, a wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2;
- 5) w przypadku, gdy niedostępny jest żaden dokument potwierdzający spełnienie przepisów zawartych w załączniku 1 lub 2 należy:
 - a) doprowadzić do badań i sprawdzeń przepisanych w tym przepisie,
 - b) sprawdzić, czy pojazd jest zgodny z dokumentem informacyjnym i czy spełnia wymagania równoważne do świadectwa homologacji, a określone w załączniku nr 1 i 2,
 - c) przeprowadzić lub spowodować przeprowadzenie odpowiednich sprawdzeń dotyczących montażu odpowiednich zespołów;

[Uwaga! To jest uzasadnienie do tekstu pierwotnego. Redakcja INFORLEX.PL]

- 5) w stosownych przypadkach przeprowadzić lub nakazać przeprowadzenie niezbędnych kontroli w celu zapewnienia, że spełnione są wymagania przewidziane w załącznikach nr 1 i 2;
- 6) zapewnić, aby wszystkie odpowiednie dane były zawarte w dokumencie informacyjnym pojazdu;
- 7) w odniesieniu do dokumentacji upewnić się, że opis i dane pojazdu podane w dokumencie informacyjnym i / lub w świadectwach homologacji typu lub innych dokumentach potwierdzają spełnienie odpowiednich wymagań technicznych określonych w przepisach Unii Europejskiej lub regulaminach EKG ONZ;
- 8) dla pojazdu, który podlega dopuszczeniu jednostkowemu przeprowadzić lub spowodować przeprowadzenie kontroli elementów pojazdu oraz przedmiotu wyposażenia lub części w celu sprawdzenia czy pojazd jest wykonany zgodnie z odpowiednimi danymi zawartymi w dokumencie informacyjnym w odniesieniu do wymagań zawartych w załącznikach nr 1 i 2;
- 9) w odniesieniu do zespołów (o ile one występują) przeprowadzać lub zorganizować możliwość wykonywania kontroli ich zamocowania.

Maksymalny format: A4 (210 × 297 mm)

WZÓR

(Pieczęć organu udzielającego dopuszczenia)

DOPUSZCZENIE JEDNOSTKOWE POJAZDU

Sekcja 1

Niżej podpisany niniejszym zaświadcza, że pojazd:

0.1. Marka (nazwa handlowa producenta):

0.2. Typ:

Wariant:

Wersja:

0.2.1. Nazwa handlowa:

0.4. Kategoria pojazdu:

0.5. Nazwa i adres producenta:

0.6. Położenie i sposób mocowania tabliczek znamionowych:

Położenie numeru identyfikacyjnego pojazdu:

0.9. Nazwa i adres przedstawiciela producenta (jeśli istnieje):

0.10. Numer identyfikacyjny pojazdu:

przedłożony do dopuszczenia dnia [..... *data wniosku*]

przez [..... *nazwa/imię i nazwisko oraz adres wnioskodawcy*]

otrzymuje dopuszczenie zgodnie z przepisami art. 70 *zo ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym*. Na dowód powyższego nadaje się następujący numer dopuszczenia:

Pojazd spełnia wymagania art. 70 *zs ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy – Prawo o ruchu drogowym*.

(Miejscowość)

(Podpis)

(Data)

Sekcja 2

Ogólne cechy konstrukcyjne

1. Liczba osi: oraz kół:
1.1. Liczba i położenie osi z kołami bliźniaczymi:
3. Oś napędowe (liczba, pozycja, współpraca):

Podstawowe wymiary

4. Rozstaw osi (a): ... mm
4.1. Odstęp między osiami: 1-2: ... mm 2-3: ... mm 3-4: ... mm
5. Długość: ... mm
6. Szerokość: ... mm
7. Wysokość: ... mm

Masy

13. Masa pojazdu gotowego do jazdy: kg (b)
16. Maksymalne masy pojazdu
16.1. maksymalna masa całkowita pojazdu:kg
16.2. Maksymalna masa przypadająca na każdą z osi: 1. kg 2. kg 3. kg itd.
16.4. maksymalna masa całkowita zespołu pojazdów: kg
18. maksymalna masa ciągnięta przez pojazd w przypadku:
18.1. przyczepy z wózkiem skrętnym: kg
18.2. naczepy: kg
18.3. przyczepy z osią centralną: kg
18.4. przyczepy bez hamulca: kg
19. Maksymalne obciążenie pionowe na urządzeniu sprzęgającym: kg

Silnik

20. Producent silnika:
21. Kod fabryczny silnika (oznaczony na silniku lub identyfikowany w inny sposób):
22. Zasada działania silnika:
23. Wyłącznie elektryczny: tak/nie (1)
23.1. Pojazd hybrydowy [elektryczny]: tak/nie (1)
24. Liczba i układ cylindrów:
25. Pojemność skokowa silnika: cm³
26. Paliwo: olej napędowy/benzyna/LPG/NG – biometan/etanol/biodiesel/wodór (1)
26.1. Jednopaliwowy/dwupaliwowy/flex fuel (1)
27. Maksymalna moc netto silnika (e): kW przy min⁻¹ lub maksymalna ciągła moc znamionowa (silnika elektrycznego) kW (1)

Prędkość maksymalna

29. Prędkość maksymalna: km/h

Oś i zawieszenie

30. Rozstaw kół osi: 1. mm 2. mm 3. mm
35. Zespół opona/koło: PL

Nadwozie

38. Kod nadwozia (a):
40. Kolor pojazdu (e):
41. Liczba i rozmieszczenie drzwi:
42. Liczba miejsc siedzących (w tym miejsce kierowcy) (f):
42.1. Siedzenie(-a) przeznaczone do wykorzystania jedynie w czasie postoju pojazdu:
42.3. Liczba miejsc przystosowanych do przewozu wózków inwalidzkich:

Urządzenie sprzęgające

44. Numer homologacji lub znak homologacji urządzenia sprzęgającego (jeżeli jest zamontowane):

Oddziaływanie na środowisko

46. Poziom hałasu

Podczas postoju: dB(A) przy prędkości obrotowej silnika: min⁻¹

Podczas jazdy:dB(A)

47. Poziom emisji spalin (g): Euro

Inne akty prawne:

49. Emisja CO₂ /zużycie paliwa/zużycie energii elektrycznej (h):

1. wszystkie rodzaje napędu z wyjątkiem pojazdów wyłącznie elektrycznych

Emisja CO₂

Zużycie paliwa

Cykl łączony:

... g/km

... l/100 km/m³/100 km (1)

Wartość ważona, cykl łączony

... g/km

... l/100 km

2. pojazdy wyłącznie elektryczne i pojazdy hybrydowe z napędem elektrycznym OVC

Zużycie energii elektrycznej (wartość ważona, cykl łączony (1)) Wh/km

52. Uwagi

53. Informacje dodatkowe (przebieg (2), ...)

Uwagi wyjaśniające:

(1) Niepotrzebne skreślić.

(2) Nieobowiązkowe.

(a) Pozycja ta jest wypełniana jedynie w przypadku, gdy pojazd ma dwie osie.

(b) Masa ta oznacza rzeczywistą masę pojazdu w warunkach, o których mowa w pkt 2.6 załącznika I.

(c) W przypadku pojazdów hybrydowych z napędem elektrycznym wskazać moc dla obu napędów.

(d) Stosuje się kody opisane w załączniku II sekcja C dyrektywy 2007/46/WE.

(e) Wskazać kolor lub kolory należące do następujących kolorów podstawowych: biały, żółty, pomarańczowy, czerwony, fioletowy, niebieski, zielony, szary, brązowy lub czarny.

(f) Z wyłączeniem siedzeń przeznaczonych do wykorzystania jedynie w czasie postoju pojazdu i liczby miejsc przystosowanych do przewozu wózków inwalidzkich.

(g) Dodać liczbę poziomu Euro i, jeżeli dotyczy, znak odpowiadający przepisom zastosowanym w odniesieniu do homologacji typu.

(h) Powtórzyć dla różnych paliw, które mogą być stosowane.

Wzór wniosku o wydanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu

WNIOSEK O WYDANIE DOPUSZCZENIA JEDNOSTKOWEGO

.....
(miejsowość, data)

.....
.....
.....
(imię, nazwisko i adres osoby składającej wniosek)

.....
.....
.....
(nazwa i adres organu właściwego w sprawach homologacji)

Wnioskuje o wydanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu dla:

1. Marka oraz Typ pojazdu.....
2. Numer protokołu wraz ze sprawozdaniem z badań homologacyjnych/numer sprawozdania z badań w celu wydania dopuszczenia jednostkowego pojazdu
3. Data wydania.....
4. Nazwa i adres właściciela pojazdu.....
5. Nazwa i adres producenta pojazdu

Załączniki:

1. Dokument informacyjny sporządzony według wzoru określonego w załączniku I do dyrektywy 2007/46/WE albo załączniku II do dyrektywy 2002/24/WE albo załączniku I do dyrektywy 2003/37/WE^{*)},
2. kopie świadectw homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części^{**)},
3. kopie świadectw homologacji typu EKG ONZ^{**)},
4. informację i instrukcję, określające warunki lub ograniczenia związane z użytkowaniem pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym lub ochronę środowiska^{***)},
5. protokół z badania w celu wydania dopuszczenia jednostkowego pojazdu wraz ze sprawozdaniem zawierającym wyniki tego badania, wydany przez jednostkę uprawnioną,
6. instrukcję obsługi pojazdu^{***)},
7. kopię dowodu wniesienia opłaty za wydanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu,
8. oświadczenie o wpisie do Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej albo do rejestru przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym^{****)},
9. dowód własności pojazdu.

.....
czytelny podpis osoby składającej wniosek

^{*)} w zależności od kategorii pojazdu, wypełniony w zakresie zgodnym z wymaganiami zawartymi w załączniku nr 1 lub 2 do rozporządzenia;

^{**)} o ile występują/wymagane;

^{***)} o ile występują;

^{****)} o ile dotyczy.

wzór wniosku o przeprowadzenie badań w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu

**WNIOSEK O PRZEPROWADZENIE BADAŃ
W CELU DOPUSZCZENIA JEDNOSTKOWEGO**

.....
(miejsowość, data)

.....
(nazwa i adres wnioskodawcy)

.....
(nazwa i adres jednostki uprawnionej)

Wnioskuje o przeprowadzenie badań w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu:

1. Marka i typ pojazdu.....
.....
2. Nazwa i adres producenta pojazdu.....
.....

Załączniki:

1. dokument informacyjny sporządzony według wzoru określonego w załączniku I do dyrektywy 2007/46/WE, załączniku II do dyrektywy 2002/24 oraz załączniku I do dyrektywy 2003/37/WE^{*)},
2. dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu,
3. kopie świadectw homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części^{**)},
4. kopie świadectw homologacji typu EKG ONZ^{**)},
5. informację i instrukcję, określające warunki lub ograniczenia związane z użytkowaniem pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym lub ochronę środowiska^{***)},
6. instrukcję obsługi pojazdu^{***)},
7. oświadczenie o wpisie do Centralnej Ewidencji Informacji o Działalności Gospodarczej albo do rejestru przedsiębiorców w Krajowym Rejestrze Sądowym^{****)},
8. dowód własności pojazdu.

.....
(podpis wnioskodawcy)

^{*)} wypełniony w zakresie zgodnym z wymaganiami zawartymi w załączniku nr 1 lub 2 do rozporządzenia;

^{**)} o ile występują/wymagane;

^{***)} o ile występują;

^{****)} o ile dotyczy.

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie dopuszczenia jednostkowego pojazdu stanowi realizację delegacji art. 70zs ust. 1 pkt 1 i 2 zawartą w projekcie ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137).

Powyższy projekt stanowi implementację art. 24 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 („dyrektywa ramowa”).

Projektowane rozporządzenie określa zakres wymagań obowiązujących w procedurze dopuszczenia jednostkowego pojazdów, zakres i sposób przeprowadzania badań potwierdzających spełnienie warunków technicznych w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdów, wzory dokumentów z tym związanych oraz warunki oceny wymagań alternatywnych w procedurze dopuszczenia jednostkowego pojazdu, o których mowa w art. 70zs ust. 1 pkt 1 i 2 projektu ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym.

Zgodnie z pkt. 5 i 6 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronie internetowej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Ponadto przedmiotowy projekt rozporządzenia stosownie do § 11a uchwały nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.) zostanie udostępniony w BIP Rządowego Centrum Legislacji.

Przedmiotowy projekt rozporządzenia w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.) nie podlega notyfikacji.

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

Projektowana regulacja jest objęta przepisami prawa Unii Europejskiej

Ocena skutków regulacji

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowana regulacja:

Projektowany akt oddziaływać będzie na producentów, importerów i właścicieli pojazdów wnioskujących o uzyskanie dopuszczenia jednostkowego pojazdu wydanego na dany pojazd zgodnie z krajową procedurą, przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej.

2. Wyniki przeprowadzonych konsultacji społecznych

Projekt rozporządzenia będzie przedmiotem konsultacji z następującymi organizacjami:

- Club Antyczny Automobili & Rajdów CAAR Polska;
- Instytut Ceramiki i Materiałów Budowlanych; Oddział Szkła i Materiałów Budowlanych w Krakowie - Zakład Technologii Szkła
- Instytut Technologiczno-Przyrodniczy - Laboratorium Badawcze w Kłudzienku;
- Instytut Transportu Samochodowego
- Koalicja Na Rzecz Autogazu
- N.S.Z.Z. Kierowców i pracowników zaplecza technicznego motoryzacji
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych;
- Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów Komunikacji;
- Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Przemysłu Oponiarskiego „Stomil” Sp. z o.o.
- Politechnika Świętokrzyska Laboratorium Elektrotechniki Pojazdowej
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- Polska Izba Stacji Kontroli Pojazdów;
- Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych Lewiatan;
- Polski Związek Motorowy - Zarząd Główny;
- Polski Związek Pracodawców Prywatnych Przemysłu Motoryzacyjnego i Ciągnikowego
- Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego;
- Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
- Przemysłowy Instytut Motoryzacji
- Sekretariat Transportowców NSZZ „Solidarność”
- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Mechaników Polskich;
- Stowarzyszenie Kierowników Stacji Kontroli Pojazdów
- Stowarzyszenie Rzecznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego
- Stowarzyszenie Techniki Motoryzacyjnej
- Transportowy Dozór Techniczny
- Wojskowy Instytut Techniki Pancernej i Samochodowej
- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- Związek Pracodawców Motoryzacji;

3. Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

Wejście w życie rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla budżetu państwa i budżetu jednostek samorządu terytorialnego.

[Uwaga! To jest uzasadnienie do tekstu pierwotnego. Redakcja INFORLEX.PL]

4. Wpływ regulacji na rynek pracy.

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.

5. Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

6. Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionów.

Wejście w życie rozporządzenia nie wpłynie na sytuację i rozwój regionów.

7. Opinia dotycząca zgodności z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej i nie podlega notyfikacji Komisji Europejskiej.