

- 1) „IMO”, należy przez to rozumieć Międzynarodową Organizację Morską;
 - 2) „Kodeksie IMDG”, należy przez to rozumieć Międzynarodowy morski kodeks towarów niebezpiecznych, o którym mowa w obwieszczeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2002 r. w sprawie niektórych przepisów do Międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, sporządzonej w Londynie dnia 1 listopada 1974 r., wraz z Protokołem, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. Urz. Min. Infr. z 2002 r. Nr 11, poz. 47);
 - 3) „Kodeksie IBC”, należy przez to rozumieć Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących niebezpieczne chemikalia luzem, przyjęty w 1983 r. przez Komitet Bezpieczeństwa Życia na Morzu IMO — rezolucją MSC. 4 (48), zmodyfikowany w 1985 r. przez Komitet Ochrony Środowiska Morskiego IMO — rezolucją Nr MEPC. 19 (22);
 - 4) „Kodeksie IGC”, należy przez to rozumieć Międzynarodowy kodeks budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem, przyjęty w 1983 r. przez Komitet Bezpieczeństwa Życia na Morzu IMO — rezolucją Nr MSC.5 (48);
 - 5) „Kodeksie INF”, należy przez to rozumieć Kodeks bezpiecznego przewozu statkami napromieniowanego paliwa jądrowego, plutonu i wysokopromieniotwórczych odpadów w pojemnikach, przyjęty w 1993 r. przez Zgromadzenie IMO — rezolucją Nr A. 748 (18);
 - 6) „Konwencji MARPOL 1973/78”, należy przez to rozumieć Międzynarodową konwencję o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, 1973, sporządzoną w Londynie dnia 2 listopada 1973 r., zmienioną Protokołem uzupełniającym, sporządzonym w Londynie dnia 17 lutego 1978 r. (Dz. U. z 1987 r. Nr 17, poz. 101);
 - 7) „ładunkowej jednostce transportowej”, należy przez to rozumieć drogowy pojazd do przewozu towarów, wagon kolejowy do przewozu towarów, kontener do przewozu towarów, cysternę drogową, wagon kolejowy lub przENOŚNY pojemnik.
- § 3. Deklaracja powinna zawierać:
- 1) nazwę techniczną przewożonego towaru;
 - 2) numer identyfikacji towaru UN (Organizacji Narodów Zjednoczonych), jeżeli istnieje;
 - 3) klasę szkodliwości towaru określoną według klasyfikacji przyjętej przez IMO w Kodeksach: IMDG, IBC, IGC oraz w Załączniku II — Uzupełnienie I, II i III do Konwencji MARPOL 1973/78;
 - 4) klasę statku określoną przez IMO według Kodeksu INF zgodnie z Prawidłem VII/14.2, tam gdzie ma to zastosowanie;
 - 5) ilość towarów, a jeżeli towary te są przewożone w ładunkowych jednostkach transportowych — znaki identyfikacyjne tych jednostek;
 - 6) adres podmiotu, pod którym można otrzymać bardziej szczegółowe informacje o dostarczonym towarze.
- § 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem uzyskania przez Rzeczpospolitą Polską członkostwa w Unii Europejskiej.

Minister Infrastruktury: w z. A. Piłat

1085

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 30 kwietnia 2004 r.

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

Na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. — Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2003 r. Nr 58, poz. 515, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2003 r. Nr 32, poz. 262 oraz z 2004 r. Nr 34, poz. 300) wprowadza się następujące zmiany:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302 oraz z 2003 r. Nr 19, poz. 165, Nr 141, poz. 1359 i Nr 232, poz. 2322).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 124, poz. 1152, Nr 130, poz. 1190, Nr 137, poz. 1302, Nr 149, poz. 1451 i 1452, Nr 162, poz. 1568, Nr 200, poz. 1953 i Nr 210, poz. 2036 oraz z 2004 r. Nr 29, poz. 257, Nr 54, poz. 535 i Nr 92, poz. 884.

1) do tytułu rozporządzenia dodaje się odnośnik nr 2 w brzmieniu:

„²⁾ Niniejsze rozporządzenie wdraża postanowienia następujących dyrektyw Wspólnot Europejskich:

— dyrektywy 92/21/EWG z dnia 31 marca 1992 r. w sprawie mas i wymiarów pojazdów silnikowych kategorii M₁ (Dz. Urz. WE L 129 z 14.05.1992, z późn. zm.),

— dyrektywy 93/93/EWG z dnia 29 października 1993 r. w sprawie mas i wymiarów dwu- i trzykołowych pojazdów silnikowych (Dz. Urz. WE L 311 z 14.12.1993),

— dyrektywy 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającej dla niektórych pojazdów kołowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. WE L 235 z 17.09.1996, z późn. zm.),

- dyrektywy 97/27/WE z dnia 22 lipca 1997 r. odnoszącej się do mas i wymiarów niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniającej dyrektywę 70/156/EWG (Dz. Urz. WE L 233 z 25.08.1997, z późn. zm.)”;
- 2) w § 1 w ust. 3 po pkt 2 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 3—11 w brzmieniu:
- „3) ciężarze 1 tony — rozumie się przez to ciężar spowodowany obciążeniem masą jednej tony, który odpowiada 9,8 kiloniutona (kN);
- 4) maksymalnej masie całkowitej — rozumie się przez to największą masę pojazdu obciążonego określoną w zależności od jego konstrukcji przez producenta;
- 5) maksymalnym nacisku osi — rozumie się przez to największy nacisk kół na podłoże danej osi pojazdu obciążonego, określony przez producenta w zależności od konstrukcji pojazdu oraz konstrukcji tej osi;
- 6) masie ciągniętej — rozumie się przez to masę odpowiadającą naciskom osi pojazdu ciągniętego;
- 7) maksymalnej masie ciągniętej — rozumie się przez to największą masę ciągniętą określoną przez producenta pojazdu;
- 8) maksymalnym obciążeniu urządzenia sprzęgającego pojazdu samochodowego — rozumie się przez to masę odpowiadającą największemu statycznemu naciskowi pionowemu przenoszonemu przez urządzenie sprzęgające, określoną przez producenta w zależności od konstrukcji pojazdu oraz konstrukcji tego urządzenia; masa ta nie obejmuje masy urządzenia sprzęgającego pojazdu samochodowego;
- 9) maksymalnym obciążeniu urządzenia sprzęgającego naczepy i przyczepy z osią centralną — rozumie się przez to masę odpowiadającą największemu statycznemu naciskowi pionowemu przenoszonemu przez urządzenie sprzęgające, określoną przez producenta pojazdu;
- 10) masie pojazdu nieobciążonego — rozumie się przez to masę własną motocykla, motoroweru i pojazdu czterokołowego;
- 11) pojeździe czterokołowym — rozumie się przez to niektóre pojazdy samochodowe mające cztery koła, homologowane według kategorii L.”;
- 3) § 2—5 otrzymują brzmienie:
- „§ 2. 1. Długość pojazdu nie może przekraczać w przypadku:
- 1) pojazdu samochodowego, z wyjątkiem autobusu — 12,00 m;
 - 2) przyczepy, z wyjątkiem naczepy — 12,00 m;
 - 3) pojazdu członowego — 16,50 m;
 - 4) zespołu złożonego z pojazdu silnikowego i przyczepy — 18,75 m;
 - 5) autobusu przegubowego — 18,75 m;
 - 6) autobusu dwuosioowego — 13,50 m;
 - 7) autobusu o liczbie osi większej niż dwie — 15,00 m;
 - 8) zespołu złożonego z autobusu i przyczepy — 18,75 m;
 - 9) zespołu złożonego z trzech pojazdów, w którym pojazdem ciągnącym jest pojazd wolnobieżny lub ciągnik rolniczy — 22,00 m;
- 10) motocykla, motoroweru lub roweru, pojazdu czterokołowego oraz zespołu złożonego z motocykla, motoroweru, roweru lub pojazdu czterokołowego z przyczepą — 4,00 m.
 2. Szerokość pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 12, § 45 ust. 3 pkt 1, § 54 ust. 3, nie może przekraczać 2,55 m i nie obejmuje ona lusterek zewnętrznych, świateł umieszczonych na bokach pojazdu oraz elementów elastycznych wykonanych z gumy lub tworzyw. Szerokość pojazdu ciężarowego z nadwoziem rodzaju furgon może wynosić do 2,6 m, jeżeli jego ściany są zaopatrzone w izolację termiczną, a grubość ściany bocznej wraz z izolacją termiczną jest nie mniejsza niż 45 mm.
 3. Wymiary, o których mowa w ust. 1 pkt 1—3 i 5—7, nie obejmują bagażnika mocowanego do tylnej ściany autobusu oraz platformy samozafadowczej mocowanej z tyłu pojazdu samochodowego i przyczepy, przy czym nie mogą one powodować przekroczenia tych wymiarów o więcej niż 0,3 m.
 4. Wysokość pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 11, nie może przekraczać 4,00 m.
 5. Odległość między osią sworznia siodłowego urządzenia sprzęgającego a tylnym obrysem naczepy nie może przekraczać 12,00 m.
 6. Odległość mierzona równolegle do podłużnej osi zespołu pojazdów, między najdalej wysuniętym do przodu punktem przestrzeni ładunkowej położonej za kabiną kierowcy a tylnym obrysem przyczepy, po odjęciu odległości między tylnym obrysem samochodu a przednim obrysem nadwozia przyczepy, nie może przekraczać 15,65 m.
 7. Odległość mierzona równolegle do podłużnej osi zespołu pojazdów, między najdalej wysuniętym do przodu punktem przestrzeni ładunkowej położonej za kabiną kierowcy a tylnym obrysem przyczepy, nie może przekraczać 16,40 m.
 8. Odległość między tylną osią pojazdu samochodowego a przednią osią przyczepy w zespole pojazdów nie może być mniejsza niż 3,00 m.
 9. Odległość między osią sworznia siodłowego urządzenia sprzęgającego a dowolnym punktem przedniej części naczepy nie może przekraczać 2,04 m.
 10. Wymienne nadwozia i standaryzowane ładunki, w szczególności takie jak kontenery, powinny zawierać się w wymiarach maksymalnych określonych w ust. 1 pkt 1—9, ust. 2, 4—7 i 9.
 11. Wysokość motocykla, motoroweru oraz niektórych pojazdów czterokołowych nie może przekraczać 2,50 m.
 12. Szerokość motocykla i motoroweru oraz niektórych pojazdów czterokołowych nie może przekraczać 2,00 m, a jednośladowego motoroweru 1,00 m.
 13. Przepisy ust. 6—8, 11 i 12 stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1998 r.

14. Przepisy ust. 9 stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1993 r.

§ 3. 1. Dopuszczalna masa całkowita pojazdu, z zastrzeżeniem ust. 2—13, nie może przekraczać w przypadku:

- 1) pojazdu składowego zespołu pojazdów:
 - a) przyczepy dwuosiowe — 18 ton,
 - b) przyczepy trzyosiowe — 24 tony;
 - 2) zespołu pojazdów mających 5 lub 6 osi:
 - a) dwuosiowy pojazd samochodowy i trzyosiowa przyczepa — 40 ton,
 - b) trzyosiowy pojazd samochodowy i dwuosiowa przyczepa — 40 ton;
 - 3) pojazdów członowych mających 5 lub 6 osi:
 - a) dwuosiowy ciągnik siodłowy i trzyosiowa naczepa — 40 ton,
 - b) trzyosiowy ciągnik siodłowy i trzyosiowa naczepa — 40 ton,
 - c) trzyosiowy ciągnik siodłowy i trzyosiowa naczepa przewożąca 40-stopowy kontener ISO w transporcie kombinowanym — 44 tony;
 - 4) zespołu pojazdów mających 4 osie, składających się z dwuosiowego pojazdu samochodowego i dwuosiowej przyczepy — 36 ton;
 - 5) pojazdu członowego mającego 4 osie, składającego się z dwuosiowego ciągnika siodłowego i dwuosiowej naczepy, jeżeli odległość pomiędzy osiami naczepy:
 - a) wynosi co najmniej 1,3 m, ale nie więcej niż 1,8 m — 36 ton,
 - b) jest większa niż 1,8 m — 36 ton + 2 tony tolerancji, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, o którym mowa w § 5c;
 - 6) dwuosiowego pojazdu samochodowego — 18 ton;
 - 7) trzyosiowego pojazdu samochodowego — 25 ton albo 26 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, o którym mowa w § 5c, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w opony bliźniacze, a maksymalny nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 tony;
 - 8) czteroosiowego pojazdu samochodowego z dwoma osiami kierowanymi — 32 tony, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, o którym mowa w § 5c, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w opony bliźniacze, a maksymalny nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 tony;
 - 9) trzyosiowego autobusu przegubowego — 28 ton.
2. Udział masy na oś lub osie napędowe pojazdu lub zespołu pojazdów nie może być mniejszy niż 25% w przypadku ich maksymalnej masy całkowitej.

3. W przypadku pojazdu uczestniczącego w ruchu drogowym podstawą sprawdzenia wymagań, o których mowa w ust 1 i 2, są wartości rzeczywiste wymienionych mas.

4. Dopuszczalna masa całkowita samochodu osobowego nie może przekroczyć maksymalnej masy całkowitej określonej przez producenta. Zasada ta dotyczy także nacisków osi, przy czym:

- 1) w przypadku pojazdów przeznaczonych do ciągnięcia przyczepy producent może określić inną, wyższą wartość maksymalnego nacisku osi tylnej stosowaną wyłącznie podczas ciągnięcia przyczepy;
- 2) w przypadku wyposażenia pojazdu w urządzenia sprzęgające producent podaje w jego pobliżu maksymalne statyczne obciążenia pionowe tego urządzenia;
- 3) suma maksymalnych nacisków osi nie może być mniejsza niż maksymalna masa całkowita pojazdu, a nacisk osi przedniej przy maksymalnym nacisku na oś tylną oraz maksymalnej masie całkowitej pojazdu nie może być mniejszy niż 30 % maksymalnej masy całkowitej;
- 4) dopuszczalna masa całkowita ciągniętej przez pojazd samochodowy przyczepy z hamulcem nie może przekroczyć:
 - a) wartości znamionowej urządzenia sprzęgającego,
 - b) dopuszczalnej masy całkowitej tego pojazdu,
 - c) maksymalnej masy ciągniętej określonej dla tego pojazdu przez producenta,
 - d) 3500 kg,

z tym że w przypadku samochodu terenowego, zgodnie z definicją zawartą w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 grudnia 2003 r. w sprawie homologacji pojazdów samochodowych i przyczep (Dz. U. z 2004 r. Nr 5, poz. 30), masa ta może ulec zwiększeniu do 150 % wartości wynikającej z wartości znamionowej urządzenia sprzęgającego przy zachowaniu pozostałych warunków.

5. Dopuszczalna masa całkowita ciągniętej przez samochód osobowy przyczepy bez hamulca jest niższą wartością od:

- a) maksymalnej masy ciągniętej określonej dla tego pojazdu przez producenta lub połowy dopuszczalnej masy całkowitej tego pojazdu; należy zastosować mniejszą wartość;
- b) 750 kg.

6. Minimalne statyczne obciążenie pionowe urządzenia sprzęgającego nie może być mniejsze niż 25 kg, przy czym producent pojazdu podaje w instrukcji obsługi następujące dane:

- 1) maksymalne obciążenie urządzenia sprzęgającego;
- 2) miejsce mocowania tego urządzenia do konstrukcji pojazdu;

- 3) maksymalną odległość punktu sprzęgnięcia od osi tylnej pojazdu.
7. Zespół pojazdów składający się z samochodu osobowego i przyczepy, obciążonych do wartości maksymalnych mas, powinien ruszyć z miejsca co najmniej 5 razy w czasie 5 minut pod wzniesienie o nachyleniu 12 %.
8. Wymagania odnośnie mas motocykli, motorowerów, pojazdów czterokołowych oraz przyczep do tych pojazdów określa załącznik do dyrektywy 93/93/EWG³⁾, przy czym dopuszczalna masa całkowita motocykla jednośladowego nie może przekroczyć maksymalnej masy całkowitej określonej przez producenta, a maksymalna masa pojazdu nieobciążonego dla pojazdów trzy- i czterokołowych nie powinna przekraczać:
- 1) w przypadku pojazdów trójkołowych:
 - a) motorowery — 270 kg,
 - b) motocykle — 1000 kg (bez uwzględniania masy akumulatorów przy napędzie elektrycznym);
 - 2) w przypadku pojazdów czterokołowych:
 - a) pojazdy czterokołowe lekkie — 350 kg,
 - b) pojazdy czterokołowe inne niż lekkie do przewozu osób — 400 kg,
 - c) pojazdy czterokołowe inne niż lekkie do przewozu rzeczy — 550 kg (bez uwzględniania masy akumulatorów przy napędzie elektrycznym).
9. Dopuszczalna masa całkowita pojazdów trzy- i czterokołowych nie może przekroczyć maksymalnej masy podanej przez producenta.
10. Dopuszczalna ładowność określona przez producenta dla pojazdów trzy- i czterokołowych nie może przekraczać w przypadku:
- 1) motoroweru trójkołowego — 300 kg;
 - 2) pojazdu czterokołowego lekkiego — 200 kg;
 - 3) motocykla trójkołowego:
 - a) do przewozu rzeczy — 1500 kg;
 - b) do przewozu osób — 300 kg;
 - 4) pojazdu czterokołowego innego niż lekki:
 - a) do przewozu rzeczy — 1000 kg;
 - b) do przewozu osób — 200 kg.
11. Motocykle, motorowery i pojazdy czterokołowe mogą ciągnąć przyczepę o masie określonej przez producenta, ale nieprzekraczającej 50 % masy pojazdu nieobciążonego.
12. Dopuszczalna masa całkowita ciągnika rolniczego o kołach ogumionych nie może przekraczać 14 t, a jej udział na jedną z osi 10 ton. Udział obciążenia osi przedniej dla każdego stanu obciążenia ciągnika nie może być mniejszy niż 20% jego masy własnej.
13. Przepis ust. 2 i 5 pkt 1 lit. d stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 31 marca 1998 r.
- § 4. 1. Przez oś pojedynczą rozumie się oś oddaloną od osi sąsiedniej o więcej niż 1,8 m lub dwie sąsiednie osie oddalone od siebie o mniej niż 1 m, a przez oś wielokrotną — zespół złożony z dwóch lub więcej osi, zwanych „osiąmi składowymi”, w którym odległość między sąsiednimi osiami składowymi jest nie mniejsza niż 1 m i nie większa niż 1,8 m.
2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do motocykli, motorowerów, samochodów osobowych i ciągników rolniczych.
3. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, dla których przez oś pojedynczą rozumie się oś oddaloną od osi sąsiedniej o więcej niż 2 m lub dwie sąsiednie osie oddalone od siebie o mniej niż 1 m, a przez oś wielokrotną — zespół złożony z dwóch lub więcej osi, zwanych „osiąmi składowymi”, w którym odległość między sąsiednimi osiami składowymi jest nie mniejsza niż 1 m i nie większa niż 2 m.
- § 5. 1. Nacisk osi nie może przekraczać w przypadku:
- 1) pojedynczej osi nienapędowej — 10 ton;
 - 2) podwójnej osi przyczep i naczep, przy odległości (d) między osiami składowymi:
 - a) mniej niż 1 m ($d < 1,0$) — 11 ton,
 - b) pomiędzy 1,0 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;
 - 3) 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 tony;
 - 4) pojedynczej osi napędowej:
 - a) pojazdów, o których mowa w §3 ust. 1 pkt 2 i 3 — 11,5 tony,
 - b) pojazdów, o których mowa w §3 ust. 1 pkt 4, 5, 6, 7, 8 i 9 — 11,5 tony;
 - 5) podwójnej osi napędowej, przy odległości (d) między osiami składowymi:
 - a) mniej niż 1 m ($d < 1,0$) — 11,5 tony,
 - b) pomiędzy 1,0 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 albo 19 ton, jeżeli oś

³⁾ Dyrektywa 93/93/EWG z dnia 29 października 1993 r. w sprawie mas i wymiarów dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych (Dz. U. WE L 311 z 14.12.1993).

napędowa jest wyposażona w opony bliźniacze i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, o którym mowa w §5c, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w opony bliźniacze, a maksymalny nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 tony.

2. W przypadku pojazdu uczestniczącego w ruchu drogowym podstawą sprawdzenia wymagań, o których mowa w ust. 1, są wartości rzeczywiste.”;

4) po § 5 dodaje się § 5a—5c w brzmieniu:

„§ 5a. Wymagania w zakresie zwrotności pojazdów i zespołów pojazdów, z zastrzeżeniem §6 ust. 1, §7 ust. 1 i §8 ust. 1 określa pkt 7.6. załącznika nr 1 dyrektywy 97/27/WE⁴⁾.

§ 5b. Wymagania w zakresie maksymalnej dopuszczalnej masy ciągniętej określa pkt 2.2. załącznika nr IV dyrektywy 97/27/WE⁴⁾.

§ 5c. Warunki równoważności zawieszzeń dla osi napędowej lub osi napędowych pojazdu określa załącznik nr II dyrektywy 96/53/WE⁵⁾.”;

5) w § 9:

a) w ust. 1:

— pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) zadymienie spalin pojazdu z silnikiem o zapłonie samoczynnym, mierzone przy swobodnym przyspieszaniu silnika w zakresie od prędkości obrotowej biegu jałowego do maksymalnej prędkości obrotowej, wyrażone w postaci współczynnika pochłaniania światła, nie przekraczało: 2,5 m⁻¹, a w odniesieniu do silnika z turbodoładowaniem 3,0 m⁻¹, a w przypadku pojazdów wyprodukowanych po dniu 30 czerwca 2008 r. nie przekraczało 1,5 m⁻¹.”;

— uchyla się pkt 4;

b) uchyla się ust. 1a;

6) po §9 dodaje się § 9a w brzmieniu:

„§ 9a. W samochodzie ciężarowym kategorii N₁ o nadwoziu rodzaju AB, AC, AF lub BB, o których mowa w przepisach o homologacji pojazdów, mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na zmianie ilości miejsc, jeżeli:

1) liczba miejsc nie przekracza osiem (bez kierowcy) i

2) $P - ((M + 75) + N \times 68) \leq N \times 68$, gdzie:

P — dopuszczalna masa całkowita pojazdu w kg,

M — masa własna pojazdu,

N — liczba miejsc, nie licząc miejsca kierowcy.”;

7) w § 57 ust. 1 i 3 otrzymują brzmienie:

„1. Szerokość samochodu ciężarowego, ciągnika siodłowego i balastowego zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1986 r. może wynosić do 2,7 m, jeżeli pojazdy te będą wyposażone w światła obrysowe, o których mowa w § 12 ust. 1 pkt 15.”

„3. Dopuszczalna masa całkowita pojazdu członowego lub zespołu złożonego z pojazdu silnikowego i przyczepy, zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 13 marca 2003 r. może wynosić 42 tony.”;

8) § 58 otrzymuje brzmienie:

„§ 58.1. Pojazdy zarejestrowane przed terminami określonymi w przepisach § 2 ust. 13 i 14, § 3 ust. 10, § 7 ust. 4 pkt 6, §11 ust. 1 pkt 18 i 19 oraz § 23 ust. 4 pkt 7 mogą spełniać wymagania zawarte w tych przepisach.

2. Przepisy §8 ust. 4 pkt 8 stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po dniu 13 marca 2003 r.”;

9) załącznik nr 2 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 maja 2004 r.

Minister Infrastruktury: w z. A. Piłat

⁴⁾ Dyrektywa 97/27/WE z dnia 22 lipca 1997 r. odnosząca się do mas i niektórych kategorii pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz zmieniająca dyrektywę 70/156/EWG (Dz. U. WE L 233 z 25.08.1997, z późn. zm.).

⁵⁾ Dyrektywa 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów kołowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. U. WE L 235 z 19.09.1996, z późn. zm.).

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 30 kwietnia 2004 r. (poz. 1085)

POZIOMY EMISJI ZANIECZYSZCZEŃ GAZOWYCH I WSPÓŁCZYNNIKA NADMIARU POWIETRZA λ

Lp	Pojazd	Prędkość obrotowa silnika	Zawartość CO w % objętości spalin, CH w ppm (cząstki na milion) oraz współczynnik λ dla pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy							
			do dnia 30 września 1986 r.	od dnia 1 października 1986 r. do dnia 30 czerwca 1995 r.	5	6	7	8	9	10
1	2	3	CO	CO	CO	CH	λ	CO	λ	10
1	Motocykl	Bieg jałowy	5,5	4,5	4,5	-	-	4,5	-	-
2	Inny pojazd samochodowy ¹	Bieg jałowy	4,5	3,5	0,5	100	-	0,3	-	-
		2000 min ⁻¹ do 3000 min ⁻¹	-	-	0,3	100	0,97 – 1,03	0,2	-	0,97 – 1,03

¹ Dla pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1996 r., wyposażonego w silnik o pojemności skokowej poniżej 700 cm³, dopuszcza się wartości określone w kolumnie 5; wartości podane w kolumnach 6, 7 i 8 nie dotyczą pojazdu, dla którego w świadectwie homologacji potwierdzono wartości wyższe, stanowiące dla tego pojazdu kryterium oceny.