



DZIENNIK USTAW

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 31 grudnia 2019 r.

Poz. 2560

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 24 grudnia 2019 r.

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

Na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.³⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z 2017 r. poz. 2338 oraz z 2018 r. poz. 855) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 1 w ust. 1 w pkt 2 wyrazy „Biura Ochrony Rządu” zastępuje się wyrazami „Służby Ochrony Państwa”;
- 2) w § 3:
 - a) w ust. 1:
 - w pkt 1 lit. a otrzymuje brzmienie:
„a) przyczepy o jednej osi, z wyjątkiem naczepy – 10 ton oraz 11 ton dla przyczepy z osią centralną”;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257).

²⁾ Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji wdraża częściowo:

- 1) dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz. Urz. UE L 263 z 09.10.2007, str. 1, Dz. Urz. UE L 292 z 31.10.2008, str. 1, Dz. Urz. UE L 35 z 04.02.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 35 z 04.02.2009, str. 32, Dz. Urz. UE L 118 z 13.05.2009, str. 13, Dz. Urz. UE L 188 z 18.07.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, Dz. Urz. UE L 320 z 05.12.2009, str. 36, Dz. Urz. UE L 339 z 22.12.2009, str. 60, Dz. Urz. UE L 72 z 20.03.2010, str. 17, Dz. Urz. UE L 110 z 01.05.2010, str. 1, Dz. Urz. UE L 53 z 26.02.2011, str. 4, Dz. Urz. UE L 167 z 25.06.2011, str. 1, Dz. Urz. UE L 185 z 15.07.2011, str. 30, Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2012, str. 24, Dz. Urz. UE L 126 z 15.05.2012, str. 15, Dz. Urz. UE L 353 z 21.12.2012, str. 1 i str. 31, Dz. Urz. UE L 47 z 20.02.2013, str. 51, Dz. Urz. UE L 55 z 27.02.2013, str. 9, Dz. Urz. UE L 65 z 08.03.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 172, Dz. Urz. UE L 43 z 13.02.2014, str. 12, Dz. Urz. UE L 47 z 18.02.2014, str. 1, Dz. Urz. UE L 69 z 08.03.2014, str. 3, Dz. Urz. UE L 158 z 27.05.2014, str. 131, Dz. Urz. UE L 315 z 01.11.2014, str. 3, Dz. Urz. UE L 9 z 15.01.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 28 z 04.02.2015, str. 3, Dz. Urz. UE L 123 z 19.05.2015, str. 77, Dz. Urz. UE L 175 z 07.07.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 175 z 07.07.2017, str. 708, Dz. Urz. UE L 192 z 24.07.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 349 z 29.12.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 301 z 27.11.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 58 z 26.02.2019, str. 1 i Dz. Urz. UE L 95 z 04.04.2019, str. 1);
- 2) dyrektywę Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiającą dla niektórych pojazdów drogowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz. Urz. WE L 235 z 17.09.1996, str. 59, Dz. Urz. WE L 67 z 9.03.2002, str. 47, Dz. Urz. UE L 115 z 06.05.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 164 z 20.06.2019, str. 30, Dz. Urz. UE L 198 z 25.07.2019, str. 202 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 2, str. 478);
- 3) dyrektywy 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) (Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, str. 18, Dz. Urz. UE L 223 z 26.08.2009, str. 31, Dz. Urz. UE L 314 z 29.11.2011, str. 31, Dz. Urz. UE L 321 z 20.11.2012, str. 54, Dz. Urz. UE L 158 z 10.06.2013, str. 356, Dz. Urz. UE L 261 z 03.10.2013, str. 29, Dz. Urz. UE L 194 z 02.07.2014, str. 10, Dz. Urz. UE L 107 z 15.04.2015, str. 68, Dz. Urz. UE L 183 z 08.07.2016, str. 59, Dz. Urz. UE L 112 z 02.05.2018, str. 29 i Dz. Urz. UE L 165 z 02.07.2018, str. 35).

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730, 752, 870, 1123, 1180, 1466, 1501, 1556, 1579, 1818, 2020 i 2202.

– w pkt 14 kropkę zastępuję się średnikiem i dodaje pkt 15 w brzmieniu:

„15) samochodu ciężarowego o podrodzaju wywrotka, samochodu ciężarowego o podrodzaju pojemnik z przeznaczeniem betoniarka albo betoniarka z pompą do betonu, z zabudową wymienną o podrodzaju wywrotka albo podrodzaju pojemnik z przeznaczeniem betoniarka albo betoniarka z pompą do betonu oraz samochodu specjalnego z przeznaczeniem pompa do betonu, mającego cztery osie, używanego w ruchu krajowym – 34 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w koła bliźniacze lub koła pojedyncze wyposażone w szerokie opony (typu „Super Single”) i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, o którym mowa w § 5b, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w koła bliźniacze, a największy nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 tony.”,

b) w ust. 6 pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) w przypadku pojazdów kategorii:

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

c) po ust. 9 dodaje się ust. 9a w brzmieniu:

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

3) w § 5:

a) w ust. 1:

– w pkt 8 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„grupy osi składającej się z trzech osi pojazdów silnikowych, w której jedna oś składowa jest osią napędową, przy odległości (d) między osiami składowymi.”,

– po pkt 8 dodaje się pkt 8a w brzmieniu:

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

- a) nie większej niż 1,30 m ($d \leq 1,30$) – 24 tony,
- b) większej niż 1,30 m i nie większej niż 1,80 m ($1,30 < d \leq 1,80$) – 27 ton, jeżeli oś napędowa jest wyposażona w koła bliźniacze lub koła pojedyncze wyposażone w szerokie opony (typu „Super Single”) i zawieszenie pneumatyczne lub równoważne, o którym mowa w § 5b, albo jeżeli każda z osi napędowych jest wyposażona w koła bliźniacze, a największy nacisk każdej z tych osi nie przekracza 9,5 tony.”,

b) uchyla się ust. 2,

c) ust. 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Jeżeli pojazd jest wyposażony w oś, której nacisk lub wysokość w stosunku do drogi mogą być zmieniane za pomocą urządzenia zamontowanego na stałe w pojeździe, dopuszczalny nacisk najbliższej (najbliższych) osi nie może przekraczać wartości dopuszczalnej, o której mowa w ust. 1, określonej odpowiednio dla tej osi pojedynczej lub grupy osi. Obciążenie lub obniżenie osi powinno nastąpić po ruszeniu pojazdu najpóźniej do osiągnięcia prędkości 30 km/h.”;

4) w § 8 w ust. 4:

a) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) przestrzeń ładunkowa, o której mowa w pkt 9, może być wyposażona tylko w elementy do mocowania ładunku przeznaczone do ochrony przewożonych osób w przypadku przemieszczenia się ładunku w czasie jazdy, w tym przy gwałtownym hamowaniu lub pokonywaniu zakrętu, o ile elementy te odpowiadają wymaganiom określonym w § 2 załącznika nr 14 do rozporządzenia; spełnienie tych wymagań powinno być potwierdzone przez jednostkę uprawnioną do prowadzenia badań homologacyjnych typu WE pojazdu albo typu pojazdu kategorii N; stosuje się do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2016 r., w którym dokonano zmian konstrukcyjnych lub wymiany elementów powodujących zmianę danych w dowodzie rejestracyjnym;”

b) w pkt 10 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje pkt 11 w brzmieniu:

„11) jeżeli pojazd jest wyposażony w elementy do mocowania ładunku, o których mowa w pkt 10, oraz trwałą przegrodę, o której mowa w pkt 9, to wymagane jest potwierdzenie spełnienia wymagań dla elementów do mocowania ładunku i trwałej przegrody; stosuje się do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2019 r.”;

5) § 9d otrzymuje brzmienie:

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

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

„§ 9f. W samochodzie ciężarowym o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony (kategorii N₁) o nadwoziu rodzaju BB mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na zmianie liczby siedzeń powodującej zmianę rodzaju pojazdu na samochód osobowy lub specjalny, o którym mowa w przepisach o rejestracji pojazdów, jeżeli są spełnione wymagania techniczne dotyczące wytrzymałości siedzeń i ich mocowania, kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, potwierdzone badaniami na zgodność z wymaganiami Regulaminów nr 14 i 17 EKG ONZ, wykonanymi przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Siedzenia powinny być wyposażone w pasy bezpieczeństwa spełniające wymagania Regulaminu nr 16 EKG ONZ. Przynajmniej dwa siedzenia powinny być wyposażone w zaczepy ISOFIX, spełniające wymagania Regulaminu nr 14 EKG ONZ, w tym co najmniej jedno siedzenie w drugim rzędzie.

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

§ 9h. W samochodzie osobowym (kategorii M₁) o rodzaju nadwozia AF, AC lub ciężarowym (kategorii N₁ i N₂), mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na przystosowaniu pojazdu do przewozu osób niepełnosprawnych na wózkach inwalidzkich, jeżeli pojazd spełnia wymagania, o których mowa w pkt 1–3 dodatku 3 załącznika XI do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa), potwierdzone badaniami wykonanymi przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego; dodatkowo samochód ciężarowy (kategorii N) powinien spełniać wymagania, o których mowa w pkt 3.5., pkt 3.6. oraz pkt 3.8. części A załącznika II do tej dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady.

§ 9i. W przypadku pojazdów, w których wykonano mocowania siedzeń i pasów bezpieczeństwa w procesie produkcyjnym, badanie wykonane przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, o którym mowa w § 9b, 9d, 9f i 9g, może być zastąpione oświadczeniem producenta pojazdu podstawowego potwierdzającym prawidłowość zamontowania odpowiednich pasów i siedzeń.”;

- 7) w § 11:
- a) w ust. 1:
- pkt 5 otrzymuje brzmienie:

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

 - a) co najmniej jedno lusterko zewnętrzne po lewej stronie pojazdu – w odniesieniu do samochodu osobowego i motocykla, z zastrzeżeniem lit. b,
 - b) co najmniej dwa lusterka zewnętrzne, jedno po lewej i jedno po prawej stronie pojazdu – w odniesieniu do pozostałych pojazdów oraz do samochodu osobowego ciągnącego przyczepę i samochodu osobowego, w którym lusterko wewnętrzne nie zapewnia dostatecznej widoczności do tyłu,
 - c) wewnętrzne – w odniesieniu do samochodu osobowego,

stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej przed dniem 1 maja 2004 r. ”,
 - pkt 5a otrzymuje brzmienie:

„5a) w lusterka albo równoważne inne urządzenia do widzenia pośredniego typu kamera-monitor, zgodnie z załącznikiem nr 12 do rozporządzenia; nie dotyczy motocykla; stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej po dniu 30 kwietnia 2004 r.”,
 - w pkt 6 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) 90 dB (A) – w odniesieniu do pozostałych pojazdów;”,
- b) dodaje się ust. 9 w brzmieniu:
- „9. Przestrzeń mieszkalna samochodu kempingowego powinna być wyposażona w trwale zamocowane:
- 1) siedzenia;
 - 2) stolik; może być zbudowany tak, aby łatwo go było można zdemontować;
 - 3) miejsca do spania, które mogą powstawać z siedzeń;
 - 4) urządzenia kuchenne;
 - 5) szafki.”;
- 8) w § 14 w ust. 6 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) jednoosiowej przyczepy dłuźycowej; dotyczy przyczep zarejestrowanych po raz pierwszy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do dnia 31 marca 2020 r.”;
- 9) w § 23 dodaje się ust. 5 w brzmieniu:
- „5. Autobus o dopuszczalnej prędkości do 100 km/h powinien być przeznaczony wyłącznie do przewozu pasażerów siedzących; przepis stosuje się od dnia 1 kwietnia 2020 r.”;
- 10) w § 24 w ust. 1:
- a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) taksometr elektroniczny z ważnym dowodem legalizacji, o ile występuje;”,
- b) pkt 7 otrzymuje brzmienie:
- „7) ogumione koło zapasowe lub zestaw naprawczy, oponę samouszczelniającą (Seal tyre);”,
- c) w pkt 8 uchyla się lit. c;
- 11) w § 33:
- a) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1. Pojazd Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej inny niż wymieniony w § 27 ust. 3, § 28 ust. 2 i § 33a ust. 1, z wyjątkiem motocykla, powinien być oznakowany pasem wyróżniającym barwy białej. Po obu stronach pojazdu powinny być umieszczone napisy barwy białej, określające jego przynależność do pododdziałów regulacji ruchu jednostek wojskowych. Na dachu pojazdu może być umieszczony świetlny napis określający przynależność do pododdziałów regulacji ruchu jednostek wojskowych barwy zielonej lub czarnej na białym tle.

2. Motocykl Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej inny niż wymieniony w § 33a ust. 3 powinien mieć błotniki barwy białej. Z przodu motocykla powinien być umieszczony napis barwy zielonej lub czarnej, określający jego przynależność do pododdziałów regulacji ruchu jednostek wojskowych.”,

b) uchyla się ust. 3;

12) po § 33 dodaje się § 33a w brzmieniu:

„§ 33a. 1. Pojazd Żandarmerii Wojskowej, z wyjątkiem motocykla, powinien mieć:

- 1) zieloną lub w odcieniu zieleni barwę nadwozia oraz powinien być oznakowany pasem wyróżniającym barwy białej i umieszczonym po obu stronach pojazdu napisem „ZW” barwy białej; na dachu pojazdu może być umieszczony świetlny napis „ZW” barwy zielonej lub czarnej na białym tle; napis „ZW” barwy białej może być także umieszczony z przodu i z tyłu pojazdu, przy czym napis z przodu może być odwrócony (lustrzany), albo
- 2) zieloną lub w odcieniu zieleni barwę nadwozia oraz powinien być oznakowany pasem wyróżniającym odblaskowym barwy białej z dodatkowymi prostokątnymi elementami odblaskowymi barwy zielonej, umieszczonymi na górnej i dolnej krawędzi pasa; odblaskowy napis „ZW” barwy białej powinien być umieszczony po obu stronach pojazdu; odblaskowy napis „ZW” barwy białej może być także umieszczony z przodu i z tyłu pojazdu; na dachu pojazdu może być umieszczony świetlny napis „ZW” barwy zielonej lub czarnej na białym tle; na pojeździe mogą znajdować się inne oznaczenia określające jego przynależność; pojazd Żandarmerii Wojskowej może być dodatkowo oznakowany pasem zielonym odblaskowym umieszczonym po obu stronach pojazdu, który będzie znajdował się na krawędzi pokrywy silnika, słupka przedniego i tylnego, krawędzi dachu oraz na krawędzi pokrywy bagażnika; ponadto poniżej pasa wyróżniającego wokół pojazdu może być umieszczony odblaskowy pas barwy zielonej.

2. W wyjątkowym przypadku może uczestniczyć w ruchu pojazd Żandarmerii Wojskowej niespełniający warunków określonych w ust. 1 oraz w § 26 ust. 1 pkt 2.

3. Motocykl Żandarmerii Wojskowej powinien:

- 1) mieć błotniki barwy białej; z przodu motocykla powinien być umieszczony napis barwy zielonej lub czarnej, określający jego przynależność do Żandarmerii Wojskowej, albo
- 2) być oznakowany pasem wyróżniającym odblaskowym barwy białej z dodatkowymi prostokątnymi elementami odblaskowymi barwy zielonej, umieszczonymi na górnej i dolnej krawędzi pasa; odblaskowy napis „ZW” barwy białej, zielonej lub czarnej powinien być umieszczony po obu stronach motocykla; z przodu motocykla powinien być umieszczony odblaskowy napis „ZW” barwy białej; na motocyklu mogą znajdować się inne oznaczenia określające jego przynależność; motocykl Żandarmerii Wojskowej może być dodatkowo oznakowany elementami odblaskowymi barwy zielonej umieszczonymi po obu stronach pojazdu.

4. W wyjątkowym przypadku może uczestniczyć w ruchu motocykl Żandarmerii Wojskowej niespełniający warunków określonych w ust. 3 oraz w § 26 ust. 1 pkt 2.”;

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

14) w § 43 w ust. 4:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

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

b) w pkt 3 lit. a i b otrzymują brzmienie:

„a) silnik spalinowy o mocy wynoszącej co najmniej 20 kW i nieprzekraczającej 35 kW, pojemności skokowej co najmniej 395 cm³ i posiadający stosunek mocy do masy własnej nieprzekraczający 0,2 kW/kg; w przypadku pojazdów stosowanych do nauki jazdy dopuszcza się silnik spalinowy o mocy wynoszącej co najmniej 11 kW i nieprzekraczającej 35 kW, pojemności skokowej zawierającej się pomiędzy 126 cm³ a 595 cm³ i posiadający stosunek mocy do masy własnej nieprzekraczający 0,2 kW/kg, albo

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

c) w pkt 5:

– wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

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

– lit. e otrzymuje brzmienie:

„e) być wyposażony w układ przeniesienia napędu z ręczną albo automatyczną skrzynią biegów umożliwiającą ręczny wybór biegów przez kierowcę,”

d) w pkt 6 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

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

e) w pkt 7 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„autobus w zakresie prawa jazdy kategorii D powinien:”

f) w pkt 8 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„autobus w zakresie prawa jazdy kategorii D1 powinien:”

g) w pkt 9 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„zespół pojazdów w zakresie prawa jazdy kategorii B+E powinien mieć dopuszczalną masę całkowitą powyżej 3,5 t i składać się z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusu lub motocykla oraz przyczepy, której:”

h) uchyla się pkt 10,

i) pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) zespół pojazdów w zakresie prawa jazdy kategorii C+E powinien składać się z ciągnika siodłowego z naczepą, przy czym zespół pojazdów powinien:

a) mieć długość co najmniej 16 m,

b) być wyposażony w układ przeniesienia napędu z ręczną albo automatyczną skrzynią biegów umożliwiającą ręczny wybór biegów przez kierowcę,

c) mieć dopuszczalną masę całkowitą co najmniej 20 t,

d) mieć szerokość co najmniej 2,40 m,

e) osiągać prędkość co najmniej 80 km/h,

f) mieć rzeczywistą masę całkowitą co najmniej 15 t,

g) mieć skrzynię ładunkową naczepy zamkniętą o szerokości i wysokości co najmniej takiej samej jak kabina, o ile widoczność do tyłu jest możliwa wyłącznie przy użyciu lusterek zewnętrznych samochodu; długość skrzyni ładunkowej powinna odpowiadać długości naczepy;”

j) w pkt 12 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„zespół pojazdów w zakresie prawa jazdy kategorii C1+E powinien składać się z samochodu ciężarowego, o którym mowa w pkt 6, oraz przyczepy, której:”

k) w pkt 14 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„zespół pojazdów w zakresie prawa jazdy kategorii D+E powinien składać się z autobusu, o którym mowa w pkt 7, oraz przyczepy, której:”

l) w pkt 16 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„zespół pojazdów w zakresie prawa jazdy kategorii D1+E powinien składać się z autobusu, o którym mowa w pkt 8, oraz przyczepy, której:”

m) pkt 18 otrzymuje brzmienie:

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

15) w § 46 ust. 1a otrzymuje brzmienie:

„1a. Nie jest wymagane wyposażenie ciągnika rolniczego zarejestrowanego przed dniem 1 stycznia 1994 r. w lusterek zewnętrzne, jeżeli pojazd ten nie posiada kabiny lub ramy ochronnej.”

16) w § 59 ust. 15 otrzymuje brzmienie:

„15. Przepisy § 3 ust. 1 pkt 13, ust. 18 i 19 stosuje się do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 31 marca 2011 r.”

17) załącznik nr 5 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 1 do niniejszego rozporządzenia;

- 18) załącznik nr 6 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 2 do niniejszego rozporządzenia;
- 19) załącznik nr 7a do rozporządzenia otrzymuje brzmienie określone w załączniku nr 3 do niniejszego rozporządzenia;
- 20) w załączniku nr 12 do rozporządzenia w § 2 w tabeli:
- a) wiersz nr 2 w kolumnie piątej otrzymuje brzmienie:

<p>Obowiązkowe (z wyjątkami*****) 1 po stronie kierowcy 1 po stronie pasażera</p>
--

- b) wiersze 2–5 w kolumnie ósmej otrzymują brzmienie:

<p>Obowiązkowe dla autobusu szkolnego 1 po stronie kierowcy 1 po stronie pasażera</p> <p>Dopuszczalne (z ograniczeniami)**</p>
--

- c) objaśnienie tabeli oznaczone „***” otrzymuje brzmienie:
„*** Klasy lusterek określa Regulamin nr 46 EKG ONZ. Każde lustro może być zastąpione równoważnym innym urządzeniem do widzenia pośredniego typu kamera-monitor.”,
- d) po objaśnieniu tabeli oznaczonym „****” dodaje się objaśnienie „****” w brzmieniu:
„**** o których mowa w § 11 ust. 1 pkt 5 lit. a i b rozporządzenia.”.

§ 2. Zespół pojazdów przeznaczony do nauki jazdy i egzaminowania osób w zakresie prawa jazdy kategorii C+E, o którym mowa w § 43 ust. 4 pkt 10 rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu dotychczasowym, może odpowiadać dotychczasowym warunkom technicznym do dnia 31 grudnia 2024 r., a dla ośrodków szkolenia kierowców Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej do dnia 31 grudnia 2034 r. Przepis stosuje się do pojazdów, w których dowodach rejestracyjnych dokonano adnotacji urzędowej o przystosowaniu pojazdów do nauki jazdy lub egzaminu państwowego do dnia 31 marca 2020 r.

§ 3. Zespół pojazdów przeznaczony do nauki jazdy i egzaminowania osób w zakresie prawa jazdy kategorii C+E dostosowuje się do wymagań, o których mowa w § 43 ust. 4 pkt 11 rozporządzenia zmienianego w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, nie później niż do dnia 31 grudnia 2024 r., a w przypadku ośrodków szkolenia kierowców Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej nie później niż do dnia 31 grudnia 2034 r.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów § 1 pkt 4, pkt 10 lit. a oraz c, pkt 14 lit. c tiret drugie, lit. h oraz i, § 2 i § 3, które wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2020 r.

Minister Infrastruktury: wz. *A. Bittel*

Załącznik nr 1

WYMAGANIA DOTYCZĄCE MIEJSCA PRZEWIDZIANEGO DO UMIESZCZENIA TABLIC REJESTRACYJNYCH

§ 1. Przednie tablice rejestracyjne; dotyczy pojazdów kategorii L6e i L7e objętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czteroślówców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.)

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

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

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

- 1) tablica powinna być prostopadła do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu;
- 2) tablica może być odchylna od pionu nie mniej niż o 15° i nie więcej niż o 30°;
- 3) wysokość położenia tablicy nad ziemią, dla jej krawędzi:
 - a) dolnej nie może być mniejsza niż 0,20 m,
 - b) górnej nie może przekraczać 1,50 m;
- 4) w zakresie wymagań dotyczących widoczności geometrycznej tablica powinna być widoczna z przestrzeni zawartej wewnątrz następujących czterech płaszczyzn:
 - a) dwóch płaszczyzn pionowych stycznych do bocznych krawędzi tablicy i tworzących kąt 30° na zewnątrz ze środkową wzdłużną płaszczyzną pojazdu,
 - b) płaszczyzny stycznej do górnej krawędzi tablicy i tworzącej kąt 15° do góry od poziomu,
 - c) płaszczyzny poziomej przechodzącej przez dolną krawędź tablicy;
- 5) lewa krawędź tablicy nie może być położona na lewo od pionowej płaszczyzny równoległej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i nie może wystawać poza zewnętrzny obrys pojazdu.

§ 2. Tylne tablice rejestracyjne.

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

- 1) dla pojazdów kategorii M, N i O:
 - a) szerokość 520 mm i wysokość 120 mm albo
 - b) szerokość 340 mm i wysokość 240 mm– dopuszcza się zmniejszone wymiary miejsca konstrukcyjnie przeznaczonego do umieszczenia tablicy rejestracyjnej, o ile takie miejsce zostało przewidziane przez producenta pojazdu i umożliwia umieszczenie na pojeździe jednorzędowej zmniejszonej tablicy rejestracyjnej;
- 2) dla pojazdów kategorii L3e, L4e, L5e, L7e – szerokość 280 mm i wysokość 200 mm;
- 3) dla pojazdów kategorii L1e, L2e, L6e:
 - a) szerokość 100 mm i wysokość 175 mm albo
 - b) szerokość 145 mm i wysokość 125 mm;
- 4) dla pojazdów kategorii T:
 - a) szerokość 520 mm i wysokość 120 mm albo
 - b) szerokość 255 mm i wysokość 165 mm.

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

- 1) pojazdy kategorii M, N i O:
 - a) położenie tablicy względem osi podłużnej pojazdu:
 - środek tablicy nie może być położony na prawo od wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu,
 - lewa krawędź tablicy nie może być położona na lewo od pionowej płaszczyzny równoległej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i przechodzącej przez jego lewy obrys,
 - b) tablica powinna być prostopadła z dokładnością do 5° do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu,
 - c) tablica może być odchylona od pionu:
 - nie mniej niż 5° i nie więcej niż 30° pod warunkiem, że górna krawędź tablicy jest nie wyżej niż 1,20 m nad ziemią,
 - nie mniej niż 15° i nie więcej niż 5° pod warunkiem, że górna krawędź tablicy jest powyżej 1,20 m nad ziemią,
 - d) wysokość położenia tablicy nad ziemią, dla jej krawędzi:
 - dolnej nie może być mniejsza niż 0,30 m,
 - górnej nie może być większa niż 1,20 m, lecz powinna być tak zbliżona do tego wymagania, jak to jest możliwe ze względu na konstrukcję pojazdu, i nie może w żadnym przypadku przekraczać 2 m,
 - e) w zakresie wymagań dotyczących widoczności geometrycznej tablica powinna być widoczna z przestrzeni zawartej wewnątrz następujących czterech płaszczyzn:
 - dwóch płaszczyzn pionowych stycznych do bocznych krawędzi tablicy i tworzących kąty 30° na zewnątrz ze środkową wzdłużną płaszczyzną pojazdu, równoległą do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i przechodzącą przez środek tablicy,
 - płaszczyzny stycznej do górnej krawędzi tablicy i tworzącej kąt 15° do góry od poziomu,
 - płaszczyzny poziomej przechodzącej przez dolną krawędź tablicy, jeżeli jednak wysokość położenia górnej krawędzi tablicy nad ziemią jest większa niż 1,20 m, to ta płaszczyzna powinna być styczna do dolnej krawędzi tablicy i odchylona o kąt 15° do dołu od poziomu;
- 2) pojazdy kategorii L:
 - a) tablica powinna być umieszczona pomiędzy dwiema równoległymi wzdłużnymi płaszczyznami pionowymi przechodzącymi przez zewnętrzne krawędzie pojazdu (bez uwzględniania lusterek wstecznych), z zastrzeżeniem, że miejsce przewidziane do umieszczenia tylnej tablicy rejestracyjnej pojazdu nie wystaje poza zewnętrzny obrys pojazdu,
 - b) tablica powinna być prostopadła do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu,
 - c) tablica może być odchylona od pionu nie mniej niż o 15° i nie więcej niż o 30° ,
 - d) wysokość położenia tablicy nad ziemią, dla jej krawędzi:
 - dolnej nie może być mniejsza niż 0,20 m,
 - górnej nie może przekraczać 1,50 m,
 - e) w zakresie wymagań dotyczących widoczności geometrycznej tablica powinna być widoczna z przestrzeni zawartej wewnątrz następujących czterech płaszczyzn:
 - dwóch płaszczyzn pionowych stycznych do bocznych krawędzi tablicy i tworzących kąty 30° na zewnątrz ze środkową wzdłużną płaszczyzną pojazdu, równoległą do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i przechodzącą przez środek tablicy,
 - płaszczyzny stycznej do górnej krawędzi tablicy i odchylonej o kąt 15° do góry od poziomu,
 - płaszczyzny poziomej przechodzącej przez dolną krawędź tablicy;
- 3) pojazdy kategorii T:
 - a) położenie tablicy względem osi podłużnej pojazdu:

- środek tablicy nie może być położony na prawo od wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu,
- lewa krawędź tablicy nie powinna przekroczyć bocznego obrysu pojazdu,
- b) tablica powinna być prostopadła do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu,
- c) tablica powinna być pionowa z dokładnością do 5° , jeżeli jednak jest to konieczne ze względu na kształt pojazdu, może ona być odchylona od pionu:
 - nie więcej niż o 30° , gdy powierzchnia ze znakami rejestracyjnymi jest skierowana ku górze i pod warunkiem, że górna krawędź tablicy jest nie wyżej niż 1,20 m nad ziemią,
 - nie więcej niż o 15° , gdy powierzchnia ze znakami rejestracyjnymi jest skierowana ku dołowi i pod warunkiem, że górna krawędź tablicy jest powyżej 1,20 m nad ziemią,
- d) wysokość położenia tablicy nad ziemią, dla jej krawędzi:
 - dolnej nie może być mniejsza niż 0,30 m,
 - górnej nie może być większa niż 4 m,
- e) w zakresie wymagań dotyczących widoczności geometrycznej tablica powinna być widoczna z przestrzeni zawartej wewnątrz następujących czterech płaszczyzn:
 - dwóch płaszczyzn pionowych stycznych do bocznych krawędzi tablicy i tworzących kąty 30° na zewnątrz ze środkową wzdłużną płaszczyzną pojazdu,
 - płaszczyzny stycznej do górnej krawędzi tablicy i odchylonej o kąt 15° do góry od poziomu,
 - płaszczyzny poziomej przechodzącej przez dolną krawędź tablicy; jeżeli jednak wysokość położenia górnej krawędzi tablicy nad ziemią jest większa niż 1,20 m, to ta płaszczyzna powinna być styczna do dolnej krawędzi tablicy i odchylona o kąt 15° do dołu od poziomu,
- f) wysokości położenia podawane w lit. c i d należy określać na pojeździe w stanie nieobciążonym.

WARUNKI SZCZEGÓLOWE DOTYCZĄCE ŚWIATEŁ ZEWNĘTRZNYCH POJAZDU SAMOCHODOWEGO I PRZYCZEPY

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

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

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

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

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

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

6. Przewidziane w § 2 kol. 12 i 13:

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

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

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

Lp.	Rodzaj światła	Liczba świateł			Barwa	Rozmieszczenie na pojeździe [mm]				Signal kontrolny		Połączenia elektryczne	Własności świetlne	Inne warunki	
		pojazdy samochodowe, z wyjątkiem motocykli	motocykle ¹⁾	ciągniki*		przyczepy	na długości	na szerokości ¹⁾	na wysokości	inne wymagania	włączenia				działania
1	Drogowe	2 lub 4, ponadto jeżeli pojazd jest wyposażony w 4 światła chowane, dopuszcza się 2 dodatkowe światła drogowe do sygnalizacji świetlnej	1 lub 2 ²⁾	2 lub 4	-	biała	z przodu w taki sposób, aby wysyłane światło nie oślepiało kierującego bezpośrednio lub przez odbicie od elementów pojazdu	9	10	11	12	13	14	15	16
2	Mijania	2	1 lub 2 ²⁾	2 ¹⁰⁾	-	biała	z przodu jak lp. 1	nie dalej niż 400 mm od boczego obrysu pojazdu; w zakresie odległości nie może być mniejsza niż 600 mm ¹²⁾ (nie stosuje się to do motocykla i ciągnika)	500-1200, dla samochodów ciężarowych terenowych o mmc powyżej 12 t (kat. N;G) oraz ze względów konstrukcyjnych dla ciągników dopuszcza się największą wysokość 1500 mm	-	-	1) wyłączenie świateł mijania musi powodować równoczesne wyłączenie wszystkich świateł drogowych, 2) światła mijania mogą pozostać włączone razem ze światłami drogowymi, 3) włączenie świateł mijania nie jest możliwe, jeżeli nie są włączone światła przeciwfogowe, z wyjątkiem krokrotnego włączania jako ostrzegawczego sygnału świetlnego	1) powini być oświetlać drogę co najmniej na 40 m przed pojazdem przy dobrej przejrzystości powietrza ⁷⁾ 2) suma światłości wszystkich świateł drogowych nie może być mniejsza niż 30 000 cd ⁷⁾ (dla motocykli - 12 500 cd) i nie może przekraczać 225 000 cd (dla motocykli - 120 000 cd) 3) przełączenie świateł drogowych na światła mijania musi powodować równoczesne wyłączenie wszystkich świateł drogowych, 4) włączenie świateł drogowych nie jest możliwe, jeżeli nie są włączone światła przeciwfogowe, z wyjątkiem krokrotnego włączania jako ostrzegawczego sygnału świetlnego	1) powini być dostatecznie oświetlać drogę co najmniej na 100 m przed pojazdem przy dobrej przejrzystości powietrza, 2) suma światłości wszystkich świateł drogowych musi powoować włączenie co najmniej jednej pary świateł drogowych, 3) przełączenie świateł drogowych na światła mijania musi powodować równoczesne wyłączenie wszystkich świateł drogowych, 4) włączenie świateł drogowych nie jest możliwe, jeżeli nie są włączone światła przeciwfogowe, z wyjątkiem krokrotnego włączania jako ostrzegawczego sygnału świetlnego	1) powini być asymetryczne i oświetlać drogę po prawej stronie na większą odległość niż po lewej stronie ⁸⁾ , 2) jeżeli światła mijania wykorzystują jako źródło światła moduły LED lub strumień świetlny źródła światła zastosowanego w światłach mijania przekreza wartość 2000 lumenów, to korektor pochylenia reflektorów pojazdu musi działać automatycznie, 3) jeżeli strumień świetlny źródła światła zastosowanego w światłach mijania przekreza wartość 2000 lumenów, to urządzenie do czyszczenia reflektorów przednich jest obowiązkowe

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
3	Kierunkowskazy														
3a	przednie	2 ²⁾	2 ²⁾	2 ²⁾	-	żółta samochodowa	z przodu (dla ciągnika z przodu lub z boku, przy czym dla umieszczonego z boku maks. 1800 mm od przedniego obrysu ciągnika; dopuszcza się 2600 mm ze względu na konstrukcyjnych)	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu (z wyjątkiem światła ciągnika umieszczonych z przodu); wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm ⁶⁾ (dla motocykla jednośladowego 240 mm, dla ciągnika 500 mm)	350-1500 ⁵⁾ 330/40	nie bliżej niż 40 mm od światła mijania lub przeciwniebieskiego ⁶⁾	-	obowiązkowy; może to być sygnał świetlny migający barwy zielonej lub akustyczny albo oba równocześnie; w przypadku niesprawności działania jakiegokolwiek kierunkowskazu, z wyjątkiem kierunkowskazów bocznych, albo nie świecić albo świecić w sposób ciągły albo migać z wyrażnie zmienioną częstotliwością; sygnał akustyczny powinien być wyraźnie słyszalny i w wymienionych wyżej warunkach powinien znacznie zmienić częstotliwość; jeżeli pojazd jest przystosowany do prowadzenia kierunkowskazów kontrolny pojazd ciągnącego pozwala na wykrycie uszkodzenia jednego ze świateł zespołu pojazdów	1) włączenie kierunkowskazów powinno być niezależne od włączenia innych świateł; 2) wszystkie kierunkowskazy umieszczone z jednej strony pojazdu powinny być włączone i wyłączone jednym wyłącznikiem oraz powinny migać z jedną częstotliwością w fazie	1) powinny migać z równomierną częstotliwością 90 ± 30 cykli na minutę; 2) włączenie świateł powinno nastąpić z opóźnieniem nie większym niż 1 s, a pierwsze wyłączenie większym niż 1,5 s od uruchomienia przełącznika 3) w przypadku uszkodzenia, innego niż zwarcie, jednego ze świateł, pozostałe muszą migać, ale częstotliwość może różnić się od wymaganej	jeżeli pojazd ciągnie przyczepę, włączenie kierunkowskazów na pojazdzie ciągnącym powinno powodować włączenie kierunkowskazów umieszczonych na przyczepie
3b	tyłne	2 ²⁾	2 ²⁾	2	2 ²⁾	żółta samochodowa	z tyłu (dla ciągnika z przodu lub z boku)	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu (z wyjątkiem światła dodatkowych); wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm ⁶⁾ (dla motocykla jednośladowego 180 mm, dla ciągnika 500 mm)	350-1500 ⁵⁾ 330/40	-	-	-	-	-	-
3c	boczne	2 ¹⁾	2 ²⁾	brak lub 2	- ¹⁾	żółta samochodowa	na obu bokach; odległość środka najbardziej do przodu wysuniętego punktu powierzchni świetlnej od przedniego obrysu nie może przekraczać 1800 mm ¹⁵⁾ (nie stosuje się tego do motocykli)	wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm ⁶⁾	500-1500 ¹⁵⁾ ; dla samochodów osobowych (kat. M) dopuszcza się najmniejszą wysokość 350 mm	-	-	-	-	-	-
3d	przednio-tyłne	-	-	2 ²⁾	-	żółta samochodowa	jak w lp. 3a i 3b	jak w lp. 3a i 3b	jak w lp. 3a i 3b	jak w lp. 3a i 3b					

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

1	6	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
	Pozycyjne przednie	2	2	1 lub 2	2 ⁽⁴⁾	2 ⁽⁴⁾	biała, a dla motocykli biała lub żółta samochodowa ⁽⁴⁷⁾	z przodu ⁽⁸⁾	nie dalej niż 400 mm ⁽⁹⁾ od bocznego obrysu pojazdu; wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm (dla ciągnika ⁽⁷⁾ 500 mm) ⁽⁷⁾⁽²⁶⁾	350-1 500 ⁽⁸⁾⁽⁴⁰⁾	-	obowiązkowy - świetlny nieniebieski, sygnał ten nie jest wymagany, jeżeli oświetlenie może być wyłączone i wyłączać tylko równocześnie ze światłami pozycyjnymi przednimi i tylnymi	-	-	powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 300 m, jeżeli są jedynymi światłami włączonymi na pojeździe	-
	Pozycyjne tylne	2 ⁽⁴⁾	2 ⁽⁴⁾	1 lub 2	2	2 ⁽⁴⁾	czerwona	z tyłu ⁽⁸⁾	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu (z wyjątkiem świateł dodatkowych); wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm ⁽⁷⁾⁽²⁶⁾	350-1 500 ⁽⁸⁾⁽³⁸⁾⁽⁴⁰⁾	-	obowiązkowy - jego funkcję powinien spełniać sygnał przewidziany dla świateł pozycyjnych przednich	-	powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 300 m	-	
	Odblaskowe tylne i nie tylne trójkątne	2	2	1 lub 2	2 (lub 4 ⁽¹⁾), jeżeli dwa nie mogą spełnić wymagań, co do rozmieszczenia i widoczności	2 ⁽³⁾	czerwona	z tyłu ⁽²⁰⁾	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu; wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm ⁽⁷⁾⁽²⁶⁾	250-900 ⁽²⁾⁽⁴¹⁾ 400-900 ⁽⁴¹⁾ (dla ciągników nie więcej niż 400 mm)	-	-	-	powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 150 m, jeżeli są oświetlone światłem drogowym innego pojazdu	1) kształt - imy niż trójkąt, 2) powierzchnia świetlna może mieć wspólnie części z powierzchnią świetlną innego światła tylnego	
	Odblaskowe tylne trójkątne	-	-	-	-	2	czerwona	z tyłu	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu; wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm ⁽⁷⁾	250-900 ⁽²⁾	-	-	-	powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 150 m, jeżeli są oświetlone światłem drogowym innego pojazdu	1) kształt - trójkąt równoboczny zawrócony wierzchołkiem do góry, 2) wewnątrz trójkąta może znajdować się powierzchnia świetlna odpowiadająca wymaganiom określonym w załączniku nr 5 do Regulaminu nr 3 EKG ONZ	
	Odblaskowe przednie	2	2	1 lub 2	-	2	biała	z przodu ⁽⁸⁾	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu; wzajemna odległość nie może być mniejsza niż 600 mm ⁽⁷⁾⁽²⁶⁾	250-900 ⁽²⁾	-	-	-	powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 150 m, jeżeli są oświetlone światłem drogowym innego pojazdu	1) kształt - imy niż trójkąt, 2) powierzchnia świetlna może mieć wspólnie części z powierzchnią świetlną dowolnego światła umieszczonego z przodu	

1	11	Odblaskowe boczne	24)	1 lub 2 po każdej stronie	43)	24)	6)	7)	8)	9)	10)	11)	12)	13)	14)	15)	16)	
						jak kierunkowskazy (p. 3)		27)	na obu bokach pojazdu	250-900 ²¹⁾	-	-	-	-	-	-	kształt - inny niż trójkąt	
	12	Awaryjne																
	13	Przeciwgiłwowe tylne		1 lub 2	1 ⁴³⁾ lub 2 ⁴³⁾	1 lub 2	1 lub 2	czarna	z tyłu	jeżeli jest jedno światło, powinno być umieszczone po lewej stronie lub pośrodku pojazdu; jeżeli są dwa światła - po obu stronach pojazdu	250-1000 ²²⁾ dla tylnych świateł przeciwwigłowych zespólnych z dowolnymi światłami tylnymi lub dla samochodów ciężarowych terenowych o mnc powyżej 12 t (kat. N.G) dopuszcza się największą wysokość 1200 mm	nie bliżej niż 100 mm od światła hamowania „stop”	obowiązkowy - swietlmy niemigajacy barwy żółtej	-	1) może włączać się tylko wówczas, gdy włączone są światła drogowe, mijania lub przeciwwigłowe przednie, 2) powinno dać się wyłączyć niezależnie od innych świateł	światłość powinna być wyraźnie większa niż światłość świateł pozycyjnych tylnych	powinny zapalać się i gasnąć z równomierną częstotliwością 90 ± 30 cykli na minutę i działać w jednej fazie	powinno działać również, gdy urządzenie włączające silnik znajduje się w położeniu uniemożliwiającym jego pracę
	14	Cołarnia		1 lub 2 ³⁰⁾	1 ⁴³⁾ lub 2 ⁴³⁾	1 lub 2 ³⁰⁾	biała	z tyłu			250-1200	-	dopuszcza się	-	może włączać się tylko wówczas, gdy włączony jest wsteczny bieg, a urządzenie włączające silnik znajduje się w położeniu umożliwiającym jego pracę	-	-	
	15	Obrysowe przednie i tylne		2 widoczne z przodu i 2 widoczne z tyłu ²⁰⁾	2 ⁴²⁾ widoczne z przodu i 2 ⁴²⁾ widoczne z tyłu	2 widoczne z przodu i 2 widoczne z tyłu ²⁰⁾	biała - z przodu, czerwona - z tyłu ²¹⁾			możliwie najbliższej boczno-tylnego pojazdu, lecz nie dalej niż 400 mm od tego obszaru	możliwie najwyżej, przy spełnieniu warunków rozmieszczenia na szerokości oraz symetrii świateł	nie bliżej niż 200 mm od światła pozycyjnego lub przedniego lub tylnego	dopuszcza się; jego funkcję powinien spełniać sygnał przewidziany dla świateł pozycyjnych	-	światło widoczne z przodu i światło widoczne z tyłu, umieszczone po tej samej stronie pojazdu, mogą być połączone w jednym urządzeniu, pod warunkiem spełnienia pozostałych wymagań			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
16	Przeciwnieglowe przednie	2	1 lub 2 ³⁾	2 ⁴⁾	-	biała lub żółta selektywna	z przodu jak lp. 1	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu	nie mniej niż 250 mm i nie więcej niż światło mijania, a dla samochodów osobowych (kat. M) także nie więcej niż 800 mm	-	obowiązkowy mieniąący sygnał barwy zielonej	-	1) powinno być włączone i wyłączone niezależnie od świateł drogowych i świateł mijania, 2) włączenie świateł nie jest możliwe, jeżeli nie są włączone światła pozycyjne	-	nie może zmieniać ustawienia w zależności od kąta obrotu kierownicy (nie stosuje się tego do motocykli)
17	Postojowe	4 lub 2	dla trójkołowych 4 lub 2	4 ⁴⁾ lub 2 ⁴⁾	-	biała - z przodu, czerwona - z tyłu, żółta - samochodowa - jeżeli światło jest połączone z kierunkowskazem bocznym lub światłem pozycyjnym	2 z przodu i 2 z tyłu albo po jednym na każdym boku pojazdu	nie dalej niż 400 mm od bocznego obrysu pojazdu	350-1500 ⁵⁾ 4)	-	dopuszcza się barwy zielonej; jeżeli jest - powinienn wyrażnie różnić się od sygnału świateł pozycyjnych	-	1) powinno być możliwe włączenie świateł po jednej stronie pojazdu bez włączenia jakiegokolwiek innego światła, 2) powinno działać również, gdy urządzenie włączające silnik znajduje się w położeniu uniemożliwiającym jego pracę	-	funkcja tego światła może być również spełniana przez równoczesne włączenie świateł pozycyjnych przednich i tylnych po jednej stronie pojazdu

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

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
													5) jeżeli odległość od światła przedniego kierunkowskazu jest równa lub mniejsza od 40 mm, podłączenie elektryczne na odpowiedniej stronie pojazdu powinno zapewniać albo wyłączenie światła do jazdy dziennej albo obniżenie światłości przez cały okres działania światła kierunkowskazu, 6) jeżeli światło do jazdy dziennej jest wzajemnie podłączone ze światłem kierunkowskazu, światła do jazdy dziennej powinno być wyłączone przez cały okres włączenia światła kierunkowskazu, 7) dopuszcza się aby wraz ze światłami do jazdy dziennej włączaly się: - przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe - jezeli występują, boczne światła pozycyjne - jezeli występują oraz oświetlenie tylnej tablicy rejestracyjnej, - lub tylko tylne światła pozycyjne		
19	Pozycyjne boczne	jak lp. 11	-	-	jak lp. 11	jak lp. 11	jak lp. 11	350-1500 ^{2b)}	-	-	dopuszcza się; jego funkcję powinien spełniać sygnał przewoźnikowy dla światel pozycyjnych przednich i tylnych	-	-	1) powinny być widoczne w nocy przy dobrej przejrzystości powietrza z odległości co najmniej 300 m, 2) w samochodach osobowych i ciężarowych o mnie nieprzekraczającej 3,5 tony (kat. M1 i N1) i długości mniejszej niż 6 m światła barycy mogą migać w fazie i z taką samą częstotliwością jak kierunkowskazy po tej samej stronie pojazdu, 3) ¹⁾	-
20	Robocze	-	-	brak specjalnych wymagań	-	-	-	-	-	-	obowiązkowy	-	powinno być włączone i wyłączone niezależnie od innych świateł	-	-

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
21	Oznakowanie odblaskowe:														
21a	konturowe	pasy ciągłe lub nieciągłe	-	-	pasy ciągłe lub nieciągłe	biała lub żółta z boku pojazdu, żółta lub czerwona z tyłu pojazdu	możliwie dobrze obejmujące długość	możliwie dobrze obejmujące szerokość z tyłu	dolna część 250-1500 ²⁵⁾	Gdy nieciągłe, to przerwa nie większa niż 50% najkrótszego elementu pasa. Jeżeli nie jest możliwe spełnienie tego wymogu, to przerwa powinna być jak najmniejsza i nie powinna przekraczać 1000 mm.	-	-	-	-	1) materiał klasy C, 2) minimalna szerokość pasa 50 mm, 3) krawędź pozioma długość elementów oznakowania na pojedzie powinna wynosić co najmniej szerokości z tyłu, co najmniej 70% długości z boku (w przyczepach jest to długość bez dysza) z wyjątkiem zachodzenia na siebie poszczególnych elementów ²⁶⁾²⁷⁾
21b	grafika	wyłączenie wewnątrz oznakowania konturowego	-	-	wyłączenie wewnątrz oznakowania konturowego	-	-	-	wyłączenie wewnątrz oznakowania konturowego	-	-	-	-	-	1) grafika lub reklama ma być umiarkowana ²⁸⁾ , 2) materiał do grafiki klasy D lub E ²⁹⁾
22	Narozne	2	-	-	-	biała	z przodu (w odległości nie większej niż 1000 mm od przodu pojazdu)	nie dalej niż 400 mm od boczego obrysu pojazdu	250-300 mm, jednak nie więcej niż światła mijania	-	-	-	1) powinny być podłączone w taki sposób, aby mogły działać tylko przy jednoczesnym złączeniu światel drogowych lub światel mijania, 2) mogą włączać się automatycznie z jednej strony pojazdu tylko przy jednoczesnym włączeniu światel kierunkowskazów po tej samej stronie pojazdu lub przy skręceniu kierownicy z pozycji jazdy na wprost w stronę odpowiadającą tej samej stronie pojazdu; muszą wyłączać się automatycznie po wyłączeniu kierunkowskazów lub gdy kierowca powróci do pozycji jazdy na wprost; 3) jeżeli włączone jest światło cofania, oba światła narozne mogą być włączone jednocześnie, niezależnie od pozycji kierownicy lub kierunkowskazów; w tym przypadku są wyłączone, jeżeli wyłączone jest światło cofania	nie mogą działać, gdy prędkość pojazdu przekracza 40 km/h	

- * Jeżeli w wymaganiach określonych w tabeli stosuje się pojęcie „ciągnik”, to obejmują one wymagania dla ciągnika rolniczego i leśnego oraz pojazdu wolnobieżnego.
- 1) Światła pojedyncze motocykla powinny być umieszczone w podłużnej płaszczyźnie symetrii pojazdu, z wyjątkiem świateł drogowych i mijania umieszczonych obok siebie, które powinny być symetryczne względem tej płaszczyzny; światła występujące parami powinny być symetryczne względem podłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu.
 - 2) Jeżeli szerokość pojazdu przekracza 1,3 m – liczba świateł jak w kol. 3.
 - 3) Przy czterech światłach drogowych wymaganie to powinna spełniać przynajmniej jedna para świateł.
 - 4) Jeżeli szerokość pojazdu nie przekracza 1,3 m, odległość ta może być zmniejszona do 400 mm.
 - 5) Stosuje się do motocykla jednośladowego niewyposażonego w kierunkowskazy boczne oraz motocykla trójkołowego z jednym kołem z tyłu.
 - 6) Stosuje się do motocykla jednośladowego niewyposażonego w kierunkowskazy boczne oraz motocykla trójkołowego z jednym kołem z przodu.
 - 7) Jeżeli szerokość pojazdu nie przekracza 1,3 m (1,4 m dla światła hamowania „stop” i pozycyjnego tylnego ciągnika), odległość ta może być zmniejszona do 400 mm (dla ciągnika min. 500 mm).
 - 8) Dla motocykla – 1200 mm.
 - 9) Dopuszcza się odległość mniejszą niż 40 mm, ale większą niż 20 mm dla kierunkowskazów o światłości w osi odniesienia większej od 250 cd oraz mniejszą lub równą 20 mm dla kierunkowskazów o światłości w osi odniesienia większej od 400 cd.
 - 10) Dla ciągników wyposażonych z przodu w urządzenia przenośne dopuszcza się dwa dodatkowe światła mijania na wysokości nieprzekraczającej 3000 mm, pod warunkiem że połączenia elektryczne uniemożliwiają świecenie obu par świateł mijania jednocześnie i są wzajemnie połączone z dodatkowymi światłami pozycyjnymi.
 - 11) Jeżeli kierunkowskazy boczne mają wspólne źródło światła z kierunkowskazami przednimi, to dla zapewnienia dobrej widoczności mogą być zamocowane dwa dodatkowe kierunkowskazy boczne.
Dla pojazdów kategorii M_2 , M_3 , N_2 i N_3 o długości:
 - a) od 6 m do 9 m dopuszcza się jedno dodatkowe światło kierunkowskazu umieszczone na każdym boku pojazdu lub co najmniej trzy boczne światła pozycyjne na stronę, świecące w fazie i jednocześnie ze światłami kierunkowskazów umieszczonymi po tej samej stronie pojazdu,
 - b) przekraczającej 9 m dopuszcza się dodatkowe, rozmieszczone równomiernie, trzy światła kierunkowskazu umieszczone po obu stronach lub co najmniej trzy boczne światła pozycyjne na stronę, świecące w fazie i jednocześnie ze światłami kierunkowskazów umieszczonymi po tej samej stronie pojazdu.Dla pojazdów kategorii O_2 o długości przekraczającej 9 m dopuszcza się do trzech świateł kierunkowskazu, umieszczonych na każdym boku pojazdu oraz dla pojazdów kategorii O_3 i O_4 dopuszcza się rozmieszczone równomiernie trzy światła kierunkowskazu lub co najmniej trzy boczne światła pozycyjne, umieszczone po obu stronach, świecące w fazie i jednocześnie ze światłami kierunkowskazów umieszczonymi po tej samej stronie pojazdu.
Jeżeli pojazd jest wyposażony w 3 dodatkowe kierunkowskazy, boczne światła pozycyjne powinny świecić światłem ciągłym.
 - 12) Jeżeli motocykl nie jest wyposażony w kierunkowskazy przednie i tylne.
 - 13) Dla samochodów osobowych, ciężarowych i specjalnych o mmc poniżej 3,5 t (kat. M_1 i N_1) oraz dla pozostałych pojazdów, jeżeli ich konstrukcja nie zapewni dobrej widoczności kierunkowskazów przy odległości 1800 mm, może być ona zwiększona do 2500 mm (2600 mm w odniesieniu do ciągników).
 - 14) Dla ciągników wyposażonych z przodu w urządzenia przenośne, które mogą zasłaniać obowiązkowe przednie światła pozycyjne, dopuszcza się dwa dodatkowe światła pozycyjne przednie na wysokości nieprzekraczającej 2300 mm.
 - 15) Dla motocykla – 1200 mm, a dla ciągnika – 1900 mm; jeżeli konstrukcja pojazdu (z wyjątkiem motocykla) nie pozwala na zachowanie wymaganej wysokości, dopuszcza się 2300 mm.
 - 16) Dla motocykla – 560 mm, a dla ciągnika – 500 mm.
 - 17) Co najmniej 2, jednak nie więcej niż 4 dla pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 30 czerwca 2003 r.
 - 18) Dla motocykla z jednym kołem z przodu dopuszcza się umieszczenie świateł w innym miejscu, przy zapewnieniu wymaganej widoczności.
 - 19) Dla przyczepy – 150 mm.

- 20) Dla motocykla z jednym kołem z tyłu dopuszcza się umieszczenie świateł w innym miejscu, przy zapewnieniu wymaganej widoczności.
- 21) Jeżeli konstrukcja pojazdu (z wyjątkiem motocykla) nie pozwala na zachowanie tej wysokości, dopuszcza się 1500 mm (dla ciągnika 1200 mm).
- 22) Dla motocykla – 900 mm.
- 23) Pod warunkiem, że jest ono połączone w jednym urządzeniu z innym tylnym światłem sygnalizacyjnym.
- 24) Liczba świateł powinna zapewniać spełnienie wymagań dotyczących rozmieszczenia na długości pojazdu.
- 25) Jeżeli konstrukcja pojazdu nie pozwala na zachowanie tej wysokości, dopuszcza się: 2100 mm dla świateł pozycyjnych bocznych (lp. 19), 2500 mm dla oznakowania odblaskowego konturowego (lp. 21a).
- 26) Stosuje się do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 1976 r. oraz motocykla wyposażonego w światła mijania z żarowymi źródłami światła oraz modułami LED. W motocyklach dopuszcza się stosowanie symetrycznych świateł mijania z żarowymi źródłami światła oraz modułami LED. Dodatkowo, w motocyklach o pojemności skokowej silnika $> 125 \text{ cm}^3$, mogą być zastosowane światła symetryczne wyposażone w wyładowcze źródła światła.
- 27) Przynajmniej jedno światło z każdej strony powinno być umieszczone w środkowej jednej trzeciej długości pojazdu (długość przyczepy mierzy się razem z dyszlem); światło wysunięte najbardziej do przodu powinno być umieszczone nie dalej niż 3 m od przedniego obrysu pojazdu, a umieszczone najbardziej z tyłu nie dalej niż 1 m (3 m dla ciągnika) od tylnego obrysu pojazdu; wzajemna odległość dwóch sąsiednich świateł umieszczonych na tym samym boku pojazdu, z wyjątkiem samochodów osobowych, ciężarowych i specjalnych o mmc poniżej 3,5 tony (kat. M_1 i N_1), nie może przekraczać 3 m (dopuszcza się 4 m, jeżeli konstrukcja pojazdu nie pozwala na zachowanie tej odległości), a dla ciągnika 6 m; dla motocykli światło lub światła powinny być umieszczone w taki sposób, aby w normalnych warunkach nie mogły być zasłonięte odzieżą kierowcy lub pasażera.
- 28) Dla samochodów osobowych (kat. M_1), ciężarowych i specjalnych (kat. N_1) brak wymagań odnośnie do wzajemnej odległości tych świateł.
- 29) Jeżeli środkowa wzdłużna płaszczyzna pojazdu rozdziela ruchome części składowe pojazdu, dopuszcza się dwa światła kategorii S3 lub S4 typu D, umieszczone po obu stronach, możliwie najbliżej tej płaszczyzny, lub jedno światło S3 lub S4 przesunięte w lewo lub prawo tak, aby odległość środka światła od tej płaszczyzny nie przekraczała 150 mm.
- 30) Dwa światła obowiązkowe i dwa dodatkowe we wszystkich pojazdach o długości przekraczającej 6 m, z wyjątkiem pojazdów kategorii M_1 . Dodatkowo dopuszcza się 1 lub 2 światła przeciwmgłowe przednie umieszczone z tyłu pojazdu dla pojazdów ciężarowych i specjalnych o mmc powyżej 3,5 t, dla autobusów i dla przyczep o mmc powyżej 750 kg (kat. N_2 , N_3 , M_2 , M_3 , O_2 , O_3 i O_4), skierowane do tyłu, tak aby nie powodowały oślnienia innych użytkowników drogi.
- 31) Warunek umiarkowania jest spełniony, jeżeli zastosowano do nich materiały odblaskowe klasy D lub E według Regulaminu nr 104 EKG ONZ oraz: liczba znaków nie przekracza 15, wysokość liter lub znaków zawiera się między 300 mm a 1000 mm, a łączna powierzchnia odblaskowa materiału klasy D nie przekracza 2 m^2 .
- 32) Dopuszcza się dwa dodatkowe kierunkowskazy tylne na samochodach ciężarowych i specjalnych o mmc powyżej 3,5 t, autobusach oraz na przyczepach o mmc powyżej 750 kg (kat. N_2 , N_3 , M_2 , M_3 , O_2 , O_3 i O_4).
- 33) Jeżeli nie ma zainstalowanych świateł kat. S3, dopuszcza się dwa dodatkowe światła „stop” kat. S1 lub S2 na samochodach ciężarowych i specjalnych o mmc powyżej 3,5 t, autobusach oraz na przyczepach o mmc powyżej 750 kg (kat. N_2 , N_3 , M_2 , M_3 , O_2 , O_3 i O_4).
- 34) Jeżeli nie ma zainstalowanych świateł obrysowych tylnych, dopuszcza się dwa dodatkowe światła pozycyjne tylne na samochodach ciężarowych i specjalnych o mmc powyżej 3,5 t, autobusach oraz na przyczepach o mmc powyżej 750 kg (kat. N_2 , N_3 , M_2 , M_3 , O_2 , O_3 i O_4).
- 35) Światła dodatkowe, jeżeli występują, powinny być umieszczone na możliwie największej wysokości pozwalającej na spełnienie wymagań dotyczących rozmieszczenia na szerokości pojazdu i symetrii świateł oraz nie niżej niż 600 mm ponad światłami obowiązkowymi.
- 36) Światła obrysowe nie są wymagane dla pojazdów N_1 zabudowanych miękką zabudową. Dopuszcza się obecność dodatkowej pary świateł obrysowych tylnych i przednich, wystających poza obrys pojazdu, umieszczonych z tyłu pojazdu, jeżeli obowiązkowe światła obrysowe nie wystają poza obrys pojazdu.
- 37) Warunek można uznać za spełniony dla świateł z halogenowym lub wyładowczym (ksenonowym) źródłem światła, jeżeli natężenie oświetlenia każdego światła w punktach 50 R i 75 R, dla świateł asymetrycznych, spełnia wymagania pkt 6.2.5 dla klasy B Regulaminu nr 112 EKG ONZ podczas pracy silnika przy średniej prędkości obrotowej.
- 38) Dopuszcza się dodatkową parę świateł umieszczonych na wysokości nie większej niż 4000 mm.

- 39) Tylko dla ciągników o długości poniżej 4,6 m i odległości pomiędzy zewnętrznymi krawędziami powierzchni świetlnych poniżej 1,6 m.
- 40) Dla ciągników 400–1900 mm; jeżeli konstrukcja pojazdu nie pozwala na zachowanie wymaganej wysokości, dopuszcza się 2300 mm (dla świateł postojowych – 2100 mm).
- 41) Dla ciągników dopuszcza się 4 światła, w tym: 2 światła umieszczone na wysokości poniżej 900 mm i o minimalnej odległości pomiędzy nimi 400 mm oraz 2 światła umieszczone na wysokości maksymalnie 2300 mm i o minimalnej odległości pomiędzy nimi 600 mm (dopuszcza się 400 mm dla ciągników o szerokości poniżej 1,3 m).
- 42) Dopuszczalne tylko dla ciągników o szerokości powyżej 2,1 m.
- 43) Nieobowiązkowe, wymagania jak dla pojazdów samochodowych.
- 44) Obowiązkowe dla przyczep o szerokości 1,6 m i więcej.
- 45) Stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 31 marca 2011 r.
- 46) Jeżeli ze względów konstrukcyjnych pojazdu nie jest możliwe osiągnięcie wartości 70%, to łączna długość może być zmniejszona do 60%; stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 10 października 2011 r.
- 47) Jeżeli przednie światła pozycyjne motocykla są barwy żółtej samochodowej, to wymagane są dwa takie światła umieszczone symetrycznie po jednym z każdej strony pojazdu.
- 48) Dla pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy do dnia 31 grudnia 2009 r. dopuszcza się stosowanie przełącznika aktywującego lub dezaktywującego tę funkcję.

WYMIARY WYJŚĆ, PRZEJŚĆ, SIEDZEŃ, STOPNI DLA PASAŻERÓW ORAZ ODSTĘPÓW MIĘDZY SIEDZENIAMI
W AUTOBUSACH

1) Klasy autobusów

Dla autobusów kategorii M₂ i M₃ przeznaczonych do przewozu pasażerów, z wyłączeniem kierowcy i członka załogi pełniącego funkcję drugiego kierowcy lub ewentualnego pomocnika, w liczbie nie większej niż 22, występują dwie klasy pojazdów:

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

Dla autobusów kategorii M₂ i M₃ przeznaczonych do przewozu pasażerów, z wyłączeniem kierowcy i członka/członków załogi pełniącego/pełniących funkcję drugiego kierowcy lub ewentualnego pomocnika, w liczbie większej niż 22 występują trzy klasy pojazdów:

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

2) Minimalne wymiary wyjść

Poszczególne rodzaje wyjść mają następujące wymiary minimalne:

Klasa autobusu			Klasa I	Klasa II i III, A	Klasa B	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7
Drzwi główne ¹⁾	Otwór drzwi	Wysokość (mm)	1800	1650 (1550) ²⁾	1500 (1400) ³⁾	Do 12 pasażerów: 1100 Górne naroża można zmniejszyć przez zaokrąglenie promieniem nieprzekraczającym 150 mm.

		Szerokość (mm)	Drzwi pojedyncze: 650 (750) ²⁾ Drzwi podwójne: 1200	Wymiar ten można zmniejszyć o 100 mm, gdy pomiar jest wykonywany na wysokości uchwytów i o 250 mm, jeżeli wymagają tego nadkola lub mechanizm uruchamiania automatycznego lub zdalnego sterowania drzwiami lub pochylenie szyby przedniej.
Drzwi awaryjne ¹⁾		Wysokość (mm)	1250	Do 12 pasażerów: 1100 Górne naroża można zmniejszyć przez zaokrąglenie promieniem nieprzekraczającym 150 mm.
		Szerokość (mm)	550	Szerokość może być zmniejszona do 300 mm w przypadku, gdy wymagają tego wystające nadkola, pod warunkiem, że zachowana jest szerokość 550 mm na wysokości minimalnej 400 mm powyżej najniższej części otworu drzwiowego.
Okno awaryjne	Powierzchnia (mm ²)		400000	Możliwe jest wpisanie w tę powierzchnię prostokąta o wymiarach 500x700 mm.

Okno awaryjne umieszczone na tylnej ścianie pojazdu. Jeżeli producent nie zapewnia okna awaryjnego o minimalnych rozmiarach wymienionych wyżej.			Możliwe jest wpisanie w powierzchnię otworu okna awaryjnego prostokąta o wysokości 350 mm i o szerokości 1550 mm. Naroża prostokąta mogą być zaokrąglone, przy czym promień zaokrąglenia nie może przekraczać 250 mm.	
Luk ratunkowy	Otwór luku	Powierzchnia (mm ²)	400000	Możliwe jest wpisanie w tę powierzchnię prostokąta o wymiarach 500x700 mm.

¹⁾ Wymiary drzwi głównych i drzwi awaryjnych nie mają zastosowania do pojazdu klasy B z maksymalną masą całkowitą nieprzekraczającą 3,5 tony i mieszczącego do 12 siedzeń dla pasażerów, z których każdy ma swobodny dostęp do co najmniej dwójga drzwi.

²⁾ Dla pojazdów klasy III.

³⁾ Przy zachowaniu minimalnej szerokości drzwi pojedynczych wynoszącej 750 mm.

3) Przejścia

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

	Klasa I	Klasa II	Klasa III	Klasa A	Klasa B
Wysokość przejścia (mm)	1900 ¹⁾	1900 ¹⁾	1900 ¹⁾	1900 ¹⁾	1500
Szerokość przejścia (mm)	450	350	300	350	300

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

4) Stopnie dla pasażerów

Wysokość od powierzchni ziemi, pojazd bez obciążenia.

Klasy		I i A	II, III i B
Pierwszy stopień od ziemi	Maks. wysokość (mm)	360 ¹⁾	400 ^{1), 2)}
	Min. głębokość (mm)	300 ³⁾	
Pozostałe stopnie	Maks. wysokość (mm)	250 ⁴⁾	350 ⁵⁾
	Min. wysokość (mm)	120	
	Min. głębokość (mm)	200	

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

²⁾ 430 mm w przypadku pojazdu wyłącznie z zawieszeniem mechanicznym.

³⁾ 230 mm dla pojazdów klasy A i B.

⁴⁾ 300 mm w przypadku stopni w drzwiach za ostatnią osią.

⁵⁾ 250 mm w przejściach w przypadku pojazdów klasy B.

5) Minimalna szerokość siedzenia

Minimalna szerokość poduszki siedzenia powinna wynosić:

Klasa I, II, A, B	400 mm
Klasa III	450 mm ¹⁾

¹⁾ 400 mm dla autobusu o szerokości do 2,35 m.

6) Minimalna głębokość siedzenia

Minimalna głębokość poduszki siedzenia powinna wynosić:

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

7) Odstępy między siedzeniami

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

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

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