

DYREKTYWA KOMISJI 2006/27/WE

z dnia 3 marca 2006 r.

zmieniająca w celu dostosowania do postępu technicznego dyrektyw Rady 93/14/EWG w sprawie hamowania dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych oraz 93/34/EWG w sprawie ustawowych oznaczeń dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych, dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady 95/1/WE w sprawie maksymalnej prędkości konstrukcyjnej, maksymalnego momentu obrotowego i maksymalnej mocy netto silnika dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych oraz 97/24/WE w sprawie niektórych części i właściwości dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając dyrektywę 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych i uchylającą dyrektywę Rady 92/61/EWG ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 17,

uwzględniając dyrektywę Rady 93/14/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie hamowania dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych ⁽²⁾, w szczególności jej art. 4,

uwzględniając dyrektywę Rady 93/34/EWG z dnia 14 czerwca 1993 r. w sprawie ustawowych oznaczeń dwu- i trzykołowych pojazdów silnikowych ⁽³⁾, w szczególności jej art. 3,

uwzględniając dyrektywę 95/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 2 lutego 1995 r. w sprawie maksymalnej prędkości konstrukcyjnej, maksymalnego momentu obrotowego i maksymalnej mocy netto silnika dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych ⁽⁴⁾, w szczególności jej art. 4,

uwzględniając dyrektywę 97/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 1997 r. w sprawie niektórych części i właściwości dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych ⁽⁵⁾, w szczególności jej art. 7,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Dyrektywy 93/14/EWG, 93/34/EWG, 95/1/WE i 97/24/WE są odrębnymi dyrektywami odnoszącymi się do procedury homologacji typu WE ustanowionej dyrektywą 2002/24/WE.

⁽¹⁾ Dz.U. L 124 z 9.5.2002, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2005/30/WE (Dz.U. L 106 z 27.4.2005, str. 17).

⁽²⁾ Dz.U. L 121 z 15.5.1993, str. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 188 z 29.7.1993, str. 38. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 1999/25/WE (Dz.U. L 104 z 21.4.1999, str. 19).

⁽⁴⁾ Dz.U. L 52 z 8.3.1995, str. 1. Dyrektywa zmieniona dyrektywą Komisji 2002/41/WE (Dz.U. L 133 z 18.5.2002, str. 17).

⁽⁵⁾ Dz.U. L 226 z 18.8.1997, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą 2005/30/WE.

(2) Konieczne jest włączenie ostatniej poprawki do regulaminu EKG Organizacji Narodów Zjednoczonych nr 78 do wymogów europejskiej homologacji typu w celu utrzymania równowagi pomiędzy wymogami określonymi w dyrektywie 93/14/EWG a wymogami zawartymi w regulaminie EKG Organizacji Narodów Zjednoczonych nr 78.

(3) Wymogi dotyczące ustawowych oznaczeń i maksymalnej prędkości dwu- i trzykołowych pojazdów silnikowych, określone w dyrektywach 93/34/EWG i 95/1/WE, mogą zostać uproszczone ze względu na lepsze stanowanie prawa.

(4) W celu zapewnienia prawidłowego działania systemu homologacji typu jako całości konieczne jest wyjaśnienie, które z postanowień odnoszących się do wystających zewnętrznych elementów, mocowań pasów bezpieczeństwa i pasów bezpieczeństwa mają zastosowanie do pojazdów zabudowanych i niezabudowanych.

(5) W dyrektywie 97/24/WE konieczne jest wyjaśnienie i uzupełnienie wymogów odnoszących się do oznaczeń oryginalnych katalizatorów i oryginalnych tłumików.

(6) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywy 93/14/EWG, 93/34/EWG, 95/1/WE i 97/24/WE.

(7) Środki przewidziane w niniejszej dyrektywie są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Dostosowania do Postępu Technicznego,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DYREKTYWĘ:

Artykuł 1

Załącznik do dyrektywy 93/14/EWG zmienia się zgodnie z tekstem określonym w załączniku I do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 2

Załącznik do dyrektywy 93/34/EWG zmienia się zgodnie z tekstem określonym w załączniku II do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 3

Załącznik I do dyrektywy 95/1/WE zmienia się zgodnie z tekstem określonym w załączniku III do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 4

Załącznik III do rozdziału 1, załączniki I i II do rozdziału 3, załącznik I do rozdziału 4, załączniki I, II, VI i VII do rozdziału 5, Załącznik do rozdziału 7, załączniki II, III i IV do rozdziału 9, tytuł i załącznik I do rozdziału 11 oraz załączniki I i II do rozdziału 12 dyrektywy 97/24/WE zmienia się zgodnie z tekstem określonym w załączniku IV do niniejszej dyrektywy.

Artykuł 5

1. Z dniem 1 stycznia 2007 r. w odniesieniu do dwu- lub trzykołowych pojazdów silnikowych, spełniających wymogi określone odpowiednio w dyrektywach 93/14/EWG, 93/34/EWG, 95/1/WE oraz 97/24/WE, zmienionych niniejszą dyrektywą, państwa członkowskie, z przyczyn związanych z przedmiotem danej dyrektywy, nie odmawiają przyznania homologacji typu WE lub nie zakazują rejestracji, sprzedaży lub dopuszczenia do ruchu takiego pojazdu.

2. Z dniem 1 lipca 2007 r. państwa członkowskie, z przyczyn związanych z przedmiotem danej dyrektywy, odmawiają homologacji typu WE wszelkich nowego typu dwu- lub trzykołowych pojazdów silników, które nie spełniają wymogów określonych odpowiednio w dyrektywach 93/14/EWG, 93/34/EWG, 95/1/WE oraz 97/24/WE, zmienionych niniejszą dyrektywą.

Artykuł 6

1. Państwa członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne, niezbędne do wykonania

niniejszej dyrektywy, najpóźniej do dnia 31 grudnia 2006 r. Niezwłocznie przedstawiają one Komisji tekst tych przepisów oraz tabelę korelacji między tymi przepisami a niniejszą dyrektywą.

Przepisy przyjęte przez państwa członkowskie zawierają odniesienie do niniejszej dyrektywy lub odniesienie to towarzyszy ich urzędowej publikacji. Metody dokonania takiego odniesienia określone są przez państwa członkowskie.

2. Państwa członkowskie przekazują Komisji tekst podstawowych przepisów prawa krajowego przyjętych w dziedzinie objętej niniejszą dyrektywą.

Artykuł 7

Niniejsza dyrektywa wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 8

Niniejsza dyrektywa skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 3 marca 2006 r.

W imieniu Komisji

Günter VERHEUGEN

Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

W Załączniku do dyrektywy 93/14/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1) dodaje się ppkt 2.1.1.3 w następującym brzmieniu:

„2.1.1.3. Okładziny hamulcowe nie zawierają azbestu.”;

2) w dodatku 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) podpunkty 1.1.1 i 1.1.2 otrzymują następujące brzmienie:

„1.1.1. Skuteczność ustalona dla układów hamulcowych oparta jest na drodze hamowania i/lub na średnim całkowitym zmniejszeniu prędkości. Skuteczność układu hamulcowego określana jest pomiarem drogi hamowania w odniesieniu do prędkości początkowej pojazdu i/lub pomiarem średniego całkowitego spowolnienia podczas badania.

1.1.2. Droga hamowania jest to odległość przebyta przez pojazd od momentu, kiedy kierowca zaczyna uruchamiać urządzenie do sterowania i kontroli układu hamulcowego aż do momentu zatrzymania pojazdu; prędkość początkowa pojazdu (v_1) to prędkość uzyskiwana w momencie, kiedy kierowca zaczyna uruchamiać urządzenie do sterowania i kontroli układu hamulcowego; prędkość początkowa pojazdu jest nie mniejsza niż 98 % prędkości zalecanej dla danego badania. Średnie całkowite spowolnienie prędkości (d_m) jest obliczane jako uśrednione zmniejszenie prędkości w odniesieniu do odległości na odcinku v_b-v_e zgodnie z następującym wzorem:

$$d_m = \frac{v_b^2 - v_e^2}{25,92(s_e - s_b)} \text{ m/s}^2$$

gdzie:

d_m = średnie całkowite spowolnienie

v_1 = jak określono powyżej

v_b = prędkość pojazdu odpowiadająca 0,8 v_1 w km/h

v_e = prędkość pojazdu odpowiadająca 0,1 v_1 w km/h

s_b = odległość przebyta między v_1 a v_b w metrach

s_e = odległość przebyta między v_1 a v_e w metrach.

Prędkość i odległość są określane przy użyciu przyrządów działających z dokładnością do $\pm 1\%$ przy prędkości zalecanej dla badania. Wartość » d_m « może być określona innymi metodami niż pomiar prędkości i odległości; w tym przypadku dokładność » d_m « zawiera się w granicach $\pm 3\%$;

b) w ppkt 1.1.3 termin „części” zastępuje się terminem „pojazdu”;

c) podpunkt 1.2.1.1 otrzymuje następujące brzmienie:

„1.2.1.1. Ograniczenia ustalone dla minimalnej skuteczności są zgodne z ustaleniami dla każdej kategorii pojazdu; pojazd spełnia wymogi zarówno względem zalecanej drogi hamowania, jak i zalecanego średniego całkowitego spowolnienia dla danej kategorii pojazdu, ale nie ma konieczności pomiaru obu parametrów.”;

d) podpunkt 1.4.2.1 otrzymuje następujące brzmienie:

„1.4.2.1. Pojazd oraz hamulec (hamulce), które są badane, muszą być w znacznym stopniu pozbawione wilgoci, a hamulec (hamulce) musi być zimny. Hamulec uważa się za zimny, gdy temperatura mierzona na tarczy lub na zewnątrz bębna wynosi poniżej 100 °C.”;

ZAŁĄCZNIK II

W Załączniku do dyrektywy 93/34/EWG wprowadza się następujące zmiany:

Podpunkt 3.1.1.2 otrzymuje następujące brzmienie:

- „3.1.1.2. druga część składa się z sześciu znaków (liter lub cyfr), które opisują ogólne właściwości pojazdu (typ, wariant, a w przypadku motorowerów wersję); każda właściwość może być przedstawiona za pomocą kilku znaków. Jeśli producent nie stosuje jednego lub więcej z tych znaków, pusta przestrzeń może zostać wypełniona literami lub cyframi, przy czym wybór pozostawia się producentowi;”.

ZAŁĄCZNIK III

W załączniku I do dyrektywy 95/1/WE wprowadza się następujące zmiany:

Punkt 7 otrzymuje następujące brzmienie:

„7. PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA

Prędkość maksymalna wyrażona jest w kilometrach na godzinę przez liczbę odpowiadającą liczbie całkowitej najbliższej średniej arytmetycznej z wartości prędkości zmierzonych w dwóch kolejnych testach i nieodlegających od siebie o więcej niż 3 %. Jeśli średnia arytmetyczna leży między dwiema liczbami całkowitymi, zaokrągla się ją do następnej liczby wyższej. W przypadku pojazdów, dla których prędkość maksymalna nie jest ograniczona odpowiednią definicją podaną w art. 1 punkty 2 i 3 dyrektywy 2002/24/WE, nie jest konieczny test homologacji typu, a prędkość maksymalna zostanie przyjęta taka, jaką podał producent pojazdu w karcie informacyjnej podanej w załączniku II do dyrektywy 2002/24/WE.”.

ZAŁĄCZNIK IV

W dyrektywie 97/24/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) w sekcji II.1 dodatku 2 do załącznika III do rozdziału 1 skreśla się tiret piąte;

2) w rozdziale 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

i) tytuł otrzymuje następujące brzmienie:

„WYMAGANIA STOSOWANE DO WYSTAJĄCYCH ZEWNĘTRZNYCH ELEMENTÓW DWUKOŁOWYCH POJAZDÓW SILNIKOWYCH”;

ii) dodaje się pkt 3.6 w następującym brzmieniu:

„3.6. W przypadku dwukołowych pojazdów wyposażonych w strukturę lub panele, w których miejsce zajmują kierowca lub pasażerowie lub służące osłonięciu części pojazdu, organ udzielający homologacji typu lub służba techniczna mogą, według uznania i w porozumieniu z producentem pojazdu, zastosować wymogi podane w niniejszym załączniku lub w załączniku II, w odniesieniu do całego lub części pojazdu w oparciu o ocenę dla najbardziej niekorzystnych warunków.”;

iii) punkt 6.2 otrzymuje następujące brzmienie:

„6.2. Końcówki dźwigni sprzęgła i hamulca powinny być niemal okrągłe i mieć promień zaoblenia wynoszący przynajmniej 7 mm. Krawędzie zewnętrzne tych dźwigni powinny mieć promień zaoblenia przynajmniej 2 mm. Sprawdzenia dokonuje się w niewłączonym położeniu dźwigni.”;

b) tytuł i sekcja „OGÓLNE” załącznika II otrzymuje następujące brzmienie:

„WYMAGANIA STOSOWANE DO WYSTAJĄCYCH ZEWNĘTRZNYCH ELEMENTÓW TRÓJKOŁOWYCH POJAZDÓW SILNIKOWYCH, LEKKICH POJAZDÓW CZTEROKOŁOWYCH I POJAZDÓW CZTEROKOŁOWYCH

INFORMACJE OGÓLNE

W odniesieniu do trójkołowych pojazdów silnikowych, które są przeznaczone do przewozu osób, stosuje się wymagania dyrektywy 74/483/EWG (*) (dotyczącej wystających elementów zewnętrznych pojazdów silnikowych (klasy M1)).

Jednak biorąc pod uwagę różnorodność form konstrukcyjnych tych pojazdów, organ udzielający homologacji typu lub służba techniczna mogą, według uznania i w porozumieniu z producentem pojazdu, zastosować wymagania podane w niniejszym załączniku lub w załączniku I, w odniesieniu do całego lub części pojazdu w oparciu o ocenę dla najbardziej niekorzystnych warunków.

Powyższe dotyczy wymagań podanych poniżej w odniesieniu do wymagań w zakresie trójkołowych pojazdów silnikowych, lekkich pojazdów czterokołowych i pojazdów czterokołowych.

W odniesieniu do trójkołowych pojazdów silnikowych, lekkich pojazdów czterokołowych i pojazdów czterokołowych przeznaczonych do przewozu towarów stosuje się następujące wymagania.

(*) Dz.U. L 266 z 2.10.1974, str. 4.”;

3) w załączniku I do rozdziału 4 dodaje się pkt 14 i 15 w następującym brzmieniu:

„14. »Pojazd niezabudowany« oznacza pojazd, w którym kabina pasażerska nie jest ograniczona przynajmniej czterema z poniższych elementów: szybą przednią, podłogą, dachem i bocznymi oraz tylnymi ściankami lub drzwiami.

15. »Pojazd zabudowany« oznacza pojazd, w którym kabina pasażerska jest ograniczona lub może być ograniczona przynajmniej czterema z poniższych elementów: szybą przednią, podłogą, dachem i bocznymi oraz tylnymi ściankami lub drzwiami.”;

4) w rozdziale 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

i) podpunkt 2.3.2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2.3.2. Katalizator(-y) w wyposażeniu oryginalnym posiadają co najmniej następujące oznakowania identyfikacyjne:

- znak »e«, a po nim oznaczenie kraju, w którym udzielono homologacji typu,
- nazwę producenta lub znak towarowy,
- markę i numer identyfikacyjny części.

Odniesienie to musi być czytelne i nieścieralne, jak również widoczne w położeniu, w którym ma być umieszczone.”;

ii) podpunkt 5.2.1 otrzymuje następujące brzmienie, a ppkt 5.2.1.1 i 5.2.1.2 skreśla się:

„5.2.1. Oznakowania

Oryginalne zamiennie katalizatory posiadają co najmniej następujące oznakowania identyfikacyjne:

- znak »e«, a po nim oznaczenie kraju, w którym udzielono homologacji typu,
- nazwę producenta lub znak towarowy,
- markę i numer identyfikacyjny części.

Odniesienie to musi być czytelne i nieścieralne, jak również widoczne w położeniu, w którym ma być umieszczone.”;

b) w załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

i) podpunkt 2.4.2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2.4.2. Katalizator(-y) w wyposażeniu oryginalnym posiadają co najmniej następujące oznakowania identyfikacyjne:

- znak »e«, a po nim oznaczenie kraju, w którym udzielono homologacji typu,
- nazwę producenta lub znak towarowy,
- markę i numer identyfikacyjny części.

Odniesienie to musi być czytelne i nieścieralne, jak również widoczne w położeniu, w którym ma być umieszczone.”;

ii) podpunkt 5.2.1 otrzymuje następujące brzmienie, a ppkt 5.2.1.1 i 5.2.1.2 skreśla się:

„5.2.1. Oznakowania

Oryginalne zamiennie katalizatory posiadają co najmniej następujące oznakowania identyfikacyjne:

- znak »e«, a po nim oznaczenie kraju, w którym udzielono homologacji typu,
- nazwę producenta lub znak towarowy,
- markę i numer identyfikacyjny części.

Odniesienie to musi być czytelne i nieścieralne, jak również widoczne w położeniu, w którym ma być umieszczone.”;

c) punkt 4a w załączniku VI otrzymuje następujące brzmienie:

„4a. Katalizatory

4a.1. Katalizator w wyposażeniu oryginalnym badany względem wszystkich wymagań niniejszej dyrektywy

4a.1.1. Marka i typ katalizatora w wyposażeniu oryginalnym podane są w pozycji 3.2.12.2.1 załącznika V (karta informacyjna).

4a.2. Oryginalny zamienny katalizator badany względem wszystkich wymagań niniejszej dyrektywy

4a.2.1. Marka(-i) i typ(-y) oryginalnego zamiennego katalizatora podane są w pozycji 3.2.12.2.1 załącznika V (karta informacyjna).”;

5) rysunek 1 w Załączniku do rozdziału 7 zastępuje się następującym rysunkiem:

Rysunek 1

Znak towarowy:	1.
Kategoria pojazdu:	2.
	3.
	4.
	5.
	6.
	7.
	7a.
	8.
	9.
	10.
	11.
	12.

Uwaga: można pominąć punkty niemające zastosowania

6) w rozdziale 9 wprowadza się następujące zmiany:

a) podpunkt 2.3.2.2 w załączniku II otrzymuje następujące brzmienie:

„2.3.2.2. Wszystkie oryginalne tłumiki posiadają co najmniej następujące oznakowania identyfikacyjne:

- znak »e«, a po nim oznaczenie kraju, w którym udzielono homologacji typu,
- nazwę producenta lub znak towarowy,
- markę i numer identyfikacyjny części.

Odniesienie to musi być czytelne i nieścieralne, jak również widoczne w położeniu, w którym ma być umieszczone.”;

b) podpunkt 2.3.2.2 w załączniku III otrzymuje następujące brzmienie:

„2.3.2.2. Wszystkie oryginalne tłumiki posiadają co najmniej następujące oznakowania identyfikacyjne:

- znak »e«, a po nim oznaczenie kraju, w którym udzielono homologacji typu,
- nazwę producenta lub znak towarowy,
- markę i numer identyfikacyjny części.

Odniesienie to musi być czytelne i nieścieralne, jak również widoczne w położeniu, w którym ma być umieszczone.”;

c) podpunkt 2.4.2.2 w załączniku IV otrzymuje następujące brzmienie:

„2.4.2.2. Wszystkie oryginalne tłumiki posiadają co najmniej następujące oznakowania identyfikacyjne:

- znak »e«, a po nim oznaczenie kraju, w którym udzielono homologacji typu,
- nazwę producenta lub znak towarowy,
- markę i numer identyfikacyjny części.

Odniesienie to musi być czytelne i nieścieralne, jak również widoczne w położeniu, w którym ma być umieszczone.”;

7) w rozdziale 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje następujące brzmienie:

„MOCOWANIA PASÓW BEZPIECZEŃSTWA I PASY BEZPIECZEŃSTWA MOTOROWERÓW DWUKOŁOWYCH, POJAZDÓW TRÓJKOŁOWYCH I CZTEROKOŁOWYCH”;

b) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

i) punkt 1.6 otrzymuje następujące brzmienie oraz dodaje się punkt 1.6a:

„1.6. »Siedzenie« oznacza konstrukcję, która może lub nie może należeć do nadbudowy pojazdu, włącznie z obramowaniem oraz która tworzy miejsce siedzące dla jednej dorosłej osoby, przy czym termin ten oznacza zarówno siedzenie pojedyncze, jak również część siedziska, które odpowiada miejscu siedzącemu. Siodła nie uważa się za siedzenie w rozumieniu pkt 2.1.

1.6a. »Siodło« oznacza miejsce siedzące, na którym kierowca lub pasażer siedzą okrakiem.”;

ii) punkt 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2. **WYMAGANIA OGÓLNE**

2.1. W przypadku gdy pojazdy są wyposażone w mocowania pasów bezpieczeństwa, muszą one spełniać wymagania niniejszego rozdziału.

2.1.1. Wszystkie siedzenia trójkołowych motorowerów, pojazdów trójkołowych, lekkich pojazdów czterokołowych i pojazdów czterokołowych muszą być wyposażone w mocowania pasów bezpieczeństwa.

2.1.1.1. Wymagane są punkty mocowania odpowiednie dla trójpunktowych pasów bezpieczeństwa dla wszystkich siedzeń spełniających obydwa poniższe warunki:

- w przypadku gdy siedzenie ma oparcie lub podparcie pozwalające ustalić kąt nachylenia pleców manekina i może być uznane za siedzenie z oparciem, oraz
- w przypadku gdy za punktem H znajduje się na wysokości ponad 450 mm, mierzonej w stosunku do pionowej płaszczyzny punktu H, boczny lub poprzeczny element konstrukcyjny.

2.1.1.2. Dla wszystkich pozostałych siedzeń dopuszcza się mocowania odpowiednie dla pasów biodrowych.

2.1.2. Mocowania pasów bezpieczeństwa nie są obowiązkowe dla trójkołowych motorowerów lub pojazdów czterokołowych o masie bez obciążenia nieprzekraczającej 250 kg.”;

8) w rozdziale 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) po tytule załącznika I w rozdziale 12 dodaje się zdanie w następującym brzmieniu:

„Dla celów niniejszego rozdziału »pojazd zabudowany« oznacza pojazd, w którym kabina pasażerska jest ograniczona lub może być ograniczona przynajmniej czterema z poniższych elementów: szybą przednią, podłogą, dachem i bocznymi oraz tylnymi ścianki lub drzwiami.”;

b) podpunkt 2.3.1 w załączniku II otrzymuje następujące brzmienie:

„2.3.1. Wszystkie pojazdy muszą być wyposażone w urządzenie do odladzania i odparowywania przedniej szyby, pozwalające usunąć lód i szron, pokrywające przednią szybę, oraz parę z wewnętrznej powierzchni przedniej.

Jednak urządzenie to nie jest wymagane dla zabudowanych trójkołowych motorowerów wyposażonych w silnik osiągający nie więcej niż 4 kW lub dla pojazdów, w których przednia szyba jest tak zamontowana, że żaden element podpierający lub inna konstrukcja lub panel, przymocowane do przedniej szyby, nie wystają o więcej niż 100 mm. Urządzenie to jest wymagane dla pojazdów posiadających dach będący zarówno konstrukcją stałą, jak i zdejmowaną lub podnoszoną.”.
