Projekt 9.03.2022

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY[[1]](#footnote-1))

z dnia <data wydania aktu> r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia[[2]](#footnote-2))

Na podstawie art. 66 ust. 5 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.[[3]](#footnote-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 późn. zm.[[4]](#footnote-4))) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1 w ust. 3:

a) w pkt 5a skreśla się wyrazy „przepisów o drogach publicznych oraz”,

b) po pkt 13 dodaje się pkt 13a i pkt 13b w brzmieniu:

„13a) pojazd bezemisyjny – oznacza bezemisyjny pojazd ciężki zdefiniowany w pkt 13b, zarejestrowany na podstawie dokumentów, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 3 ustawy;

13b) bezemisyjny pojazd ciężki – oznacza pojazd ciężki nieposiadający silnika spalinowego wewnętrznego spalania lub posiadający silnik spalinowy wewnętrznego spalania, z którego emisje określone zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 i środkami wykonawczymi do niego nie przekraczają 1 g CO2/kWh lub z którego emisje określone zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 715/2007 i środkami wykonawczymi do niego nie przekraczają
1 g CO2/km;”;

2) w § 2 po ust. 19 dodaje się ust. 20 w brzmieniu:

„20. W przypadku urządzeń aerodynamicznych montowanych z tyłu pojazdu lub zespołu pojazdów stosuje się wymagania określone w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/1916 z dnia 15 listopada 2019 r. ustanawiającym szczegółowe przepisy w odniesieniu do stosowania urządzeń aerodynamicznych montowanych z tyłu pojazdu zgodnie z dyrektywą Rady 96/53/WE (Dz. Urz. UE L 297 z 18.11.2019, str. 3).”;

3) w § 3:

a) w ust. 1:

– pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) pojazdu samochodowego o dwóch osiach, innego niż autobus – 18 ton; dopuszczalna masa całkowita pojazdu zasilanego paliwem alternatywnym może zostać powiększona maksymalnie o 1 tonę, a dopuszczalna masa całkowita pojazdu bezemisyjnego może zostać powiększona maksymalnie o 2 tony;”,

– pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) pojazdu samochodowego o trzech osiach – 25 ton; dopuszcza się 26 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; dopuszczalna masa całkowita pojazdu zasilanego paliwem alternatywnym może zostać powiększona maksymalnie o 1 tonę, a dopuszczalna masa całkowita pojazdu bezemisyjnego może zostać powiększona maksymalnie o 2 tony;”,

– pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) autobusu przegubowego o trzech osiach – 28 ton; dopuszczalna masa całkowita pojazdu zasilanego paliwem alternatywnym może zostać powiększona maksymalnie o 1 tonę, a dopuszczalna masa całkowita pojazdu bezemisyjnego może zostać powiększona maksymalnie o 2 tony;”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2–7 oraz pkt 14, w którym pojazd silnikowy zasilany jest paliwem alternatywnym, może zostać powiększona maksymalnie o 1 tonę, a w przypadku pojazdu silnikowego bezemisyjnego maksymalnie o 2 tony.”;

4) w § 5 w ust. 1 w pkt 8a lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) większej niż 1,30 m i nie większej niż 1,80 m (1,30 < d ≤ 1,80) – 27 ton;”;

5) po § 5b dodaje się § 5c w brzmieniu:

„§ 5c. Wymagania w zakresie tylnego wychylenia pojazdów określa pkt 8 w części B, pkt 7 w części C oraz dodatek 3 do załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1230/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie wykonania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady w odniesieniu do wymagań w zakresie homologacji typu dotyczących mas i wymiarów pojazdów silnikowych oraz zmieniającego dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady.”;

6) w § 7 po ust. 3 dodaje się ust. 3a i 3b w brzmieniu:

„3a. Pojazd powinien być wyposażony w tylny zderzak lub urządzenie ochronne, zabezpieczające przed wjechaniem pod niego innego pojazdu, odpowiadające warunkom określonym w ust. 1 oraz następującym warunkom:

1) odległość dolnej krawędzi od powierzchni jezdni nie może przekraczać 550 mm przy zachowanej masie własnej pojazdu;

2) odległość od tylnego obrysu pojazdu nie może przekraczać 400 mm, z zastrzeżeniem pkt 3;

3) odległość od tylnego obrysu pojazdu nie może przekraczać 450 mm dla pojazdów kategorii: M1, M2, M3, N1, O1 i O2;

4) szerokość nie może przekraczać w żadnym miejscu największej szerokości tylnej osi, mierzonej na skrajnych zewnętrznych punktach kół (wyłączając odkształcenia opon występujące w pobliżu ich styku z jezdnią), i nie może być od niej mniejsza o więcej niż 100 mm z każdej strony, z zastrzeżeniem pkt 5 i 6;

5) w przypadku pojazdów kategorii O1 i O2, w których opony wystają na ponad połowę swej szerokości poza nadwozie (z pominięciem osłon kół) lub poza podwozie w przypadku braku nadwozia, szerokość nie może być mniejsza o więcej niż 100 mm z każdej strony od odległości zmierzonej pomiędzy najbardziej wysuniętymi do wewnątrz punktami opon (wyłączając odkształcenia opon występujące w pobliżu ich styku z jezdnią);

6) w przypadku, gdy urządzenie jest zawarte w nadwoziu pojazdu lub stanowi część nadwozia pojazdu, które samo wykracza poza szerokość tylnej osi, to nie stosuje się pkt 4;

7) końce nie powinny być wygięte w kierunku do tyłu oraz nie powinny mieć zewnętrznych ostrych krawędzi;

8) powinno być wytrzymałe i dobrze zamocowane; wysokość przekroju poprzecznego nie może być mniejsza niż 100 mm, z zastrzeżeniem pkt 9;

9) pkt 8 w zakresie wysokości przekroju poprzecznego nie ma zastosowania do pojazdów kategorii M1, M2, M3, N1, O1 i O2;

– stosuje się do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 1 stycznia
2022 r.”;

3b. Zderzaka lub urządzenia ochronnego, o których mowa w ust. 3a, nie wymaga się na:

1) ciągniku siodłowym;

2) przyczepie dłużycowej;

3) pojazdach, w przypadku których takie urządzenie (np. zamocowane na stałe, demontowalne, składane, regulowane itp.) jest niezgodne z ich użytkowaniem na drogach.”;

7) § 9a-9d, § 9f i § 9h oraz § 9i otrzymują brzmienie:

„§ 9a. W samochodzie osobowym o rodzaju nadwozia AB, AC, AF i samochodzie specjalnym o rodzaju nadwozia BB o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony mogą być wprowadzone zmiany polegające na zwiększeniu liczby siedzeń lub dostosowaniu do wymagań jak dla samochodów ciężarowych, jeżeli pojazd spełnia wymagania, o których mowa w pkt 3.5., pkt 3.6. oraz pkt 3.8. części A załącznika I do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/858 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE, powodujące zmianę rodzaju pojazdu na samochód ciężarowy o podrodzaju van, o którym mowa w przepisach o rejestracji pojazdów. W przypadku zwiększenia liczby siedzeń spełnione powinny być wymagania techniczne dotyczące wytrzymałości siedzeń i ich mocowania, kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, potwierdzone badaniami na zgodność z wymaganiami Regulaminów nr 14 i 17 ONZ wykonanymi przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Siedzenia powinny być wyposażone w pasy bezpieczeństwa spełniające wymagania Regulaminu nr 16 ONZ.

§ 9b. 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 BA oraz BB mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na zwiększeniu liczby siedzeń, jeżeli pojazd spełnia wymagania, o których mowa w pkt 3.5., pkt 3.6. oraz
pkt 3.8. części A załącznika I do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/858 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE i spełnione są wymagania techniczne dotyczące wytrzymałości siedzeń i ich mocowania, kotwiczenia pasów bezpieczeństwa, potwierdzone badaniami na zgodność z wymaganiami Regulaminów nr 14 i 17 ONZ, wykonanymi przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Siedzenia powinny być wyposażone w pasy bezpieczeństwa spełniające wymagania Regulaminu nr 16 ONZ; z zastrzeżeniem § 9c.

§ 9c. W samochodzie ciężarowym (kategorii N1) o rodzaju nadwozia BB mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na zmniejszeniu liczby miejsc (bez zmiany położenia pozostawionych siedzeń), jeżeli pojazd spełnia wymagania, o których mowa w pkt 3.5., pkt 3.6. oraz pkt 3.8. części A załącznika I do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/858 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE.

§ 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 zwiększeniu 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 ONZ, wykonanymi przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Siedzenia powinny być wyposażone w pasy bezpieczeństwa spełniające wymagania Regulaminu nr 16 ONZ.

§ 9f. W samochodzie ciężarowym o maksymalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony (kategorii N1) o nadwoziu rodzaju BA oraz BB mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na zwiększeniu liczby siedzeń lub zmianie położenia 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 ONZ, wykonanymi przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Siedzenia powinny być wyposażone w pasy bezpieczeństwa spełniające wymagania Regulaminu nr 16 ONZ. W samochodzie osobowym przynajmniej dwa siedzenia powinny być wyposażone w zaczepy ISOFIX, spełniające wymagania Regulaminu nr 14 lub 145 ONZ, w tym co najmniej jedno siedzenie w drugim rzędzie.

§ 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 część III załącznika II do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/858 w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE, potwierdzone badaniami wykonanymi przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego; dodatkowo samochód ciężarowy (kategorii N1 lub N2) powinien spełniać wymagania, o których mowa w pkt 3.5., pkt 3.6. oraz pkt 3.8. części A załącznika I do tego rozporządzenia.

§ 9i. W odniesieniu do 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
§ 9a, § 9b, § 9d, § 9f, § 9g i § 9j może być zastąpione oświadczeniem producenta pojazdu lub jego upoważnionego przedstawiciela potwierdzającym konstrukcyjne do tego przeznaczenie.”;

8) po § 9i dodaje się § 9j w brzmieniu:

„§ 9j. W samochodzie osobowym i specjalnym o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 7,5 tony mogą być wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegające na zwiększeniu liczby siedzeń lub zmianie położenia siedzeń, 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 ONZ, wykonanymi przez jednostkę uprawnioną albo Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Siedzenia powinny być wyposażone w pasy bezpieczeństwa spełniające wymagania Regulaminu nr 16 ONZ. W samochodzie osobowym przynajmniej dwa siedzenia powinny być wyposażone w zaczepy ISOFIX, spełniające wymagania Regulaminu nr 14 lub 145 ONZ, w tym co najmniej jedno siedzenie w drugim rzędzie.”;

9) w § 11 ust. 5a otrzymuje brzmienie:

„5a. Dla opon oznakowanych jako śniegowe oznaczone symbolem „alpejskim” (płatek śniegu na tle trzech szczytów górskich), dopuszcza się niespełnianie dostosowania do maksymalnej prędkości pojazdu, pod warunkiem że są one dostosowane co najmniej do prędkości równej 160 km/h, a w pojeździe umieszczono ostrzeżenie o maksymalnej prędkości tych opon tak, aby była ona widoczna oraz czytelna dla kierowcy.”;

10) w § 14 ust. 1 w pkt 2 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„hamulec awaryjny działający na co najmniej dwa koła pojazdu, przeznaczony do zatrzymania pojazdu w razie awarii hamulca roboczego, z możliwością:”;

11) w § 14 ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. W przyczepie o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, dopuszcza się hamulec roboczy typu bezwładnościowego (najazdowy), działający co najmniej na koła jednej osi; stosuje się również do przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 5 t, zarejestrowanej po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1968 r.”;

12) w § 18 w ust. 1 w pkt 15:

a) wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„oznakowaną przestrzeń przeznaczoną dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim, zgodnie z przepisami w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych, która:”,

b) część wspólna otrzymuje brzmienie:

„– w przestrzeni tej mogą być umieszczone siedzenia składane, o ile zachowane będą powyższe warunki, gdy siedzenia są złożone; dotyczy autobusu klasy I, II i A rejestrowanego po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 2017 r.”;

13) w § 18 w ust. 1:

a) w pkt 15 kropkę zastępuje się średnikiem i dodaje się pkt 16 i 17 w brzmieniu:

„16) oznakowaną przestrzeń przeznaczoną dla rozłożonego wózka dziecięcego, zgodnie z przepisami w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych, umożliwiającą przewóz co najmniej jednego rozłożonego wózka dziecięcego; dotyczy autobusu miejskiego rejestrowanego po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2022 r.

– w przypadku autobusu miejskiego innego niż przegubowy przestrzeń ta może być połączona z przestrzenią, o której mowa w pkt 15. W takim przypadku przestrzeń ta musi posiadać dodatkowe oznakowanie bezpośrednio w jego sąsiedztwie w formie napisu o następującym brzmieniu: „Pierwszeństwo dla pasażera na wózku inwalidzkim”;

17) oznakowane siedzenie specjalne dla pasażera z ograniczeniami mobilności innego niż użytkownik wózka inwalidzkiego, zgodnie z przepisami w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych,
o wymiarach określonych w załączniku nr 8 do Regulaminu nr 107 ONZ; stosuje się do autobusu miejskiego rejestrowanego po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 2022 r.”,

b) po ust. 1 dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Oznakowanie zawierające informację o przestrzeniach, o których mowa w pkt 15–17, powinno być umieszczone również na zewnątrz pojazdu w pobliżu drzwi prowadzących bezpośrednio do tych przestrzeni.”;

14) w § 22 w ust. 1 w pkt 6 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„istniała oznakowana przestrzeń przeznaczona dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim, zgodnie z przepisami w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych, taka, która:”;

15) w § 53 w ust. 4 po pkt 8 dodaje się pkt 9 i pkt 10 w brzmieniu:

„9) w prędkościomierz umieszczony w polu widzenia kierowcy wyskalowany w km/h albo jednocześnie w km/h i mph;”;

10) w licznik przebiegu pojazdu (drogomierz); stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy z dniem 1 stycznia 2016 r.”;

16) w załączniku nr 6 do rozporządzenia w tabeli w lp. 2 w kolumnie 16 w pkt 1 w przypisie 26) w zdaniu drugim po wyrazach „W motocyklach” dodaje się wyrazy „i ciągnikach rolniczych.”.

§ 2. Zespół pojazdów przeznaczony do nauki jazdy i egzaminowania osób w zakresie prawa jazdy kategorii C+E, składający się z samochodu ciężarowego, o którym mowa w § 43 ust. 4 pkt 5, i przyczepy o długości co najmniej 7,5 m, może odpowiadać warunkom technicznym obowiązującym przed dniem 15 stycznia 2020 r, 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 grudnia 2023 r.

§ 3. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 9, który wchodzi w życie z dniem 1 lipca 2023 r. oraz § 1 pkt 12–14, które wchodzą w życie w dniu 1 stycznia 2023 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu:

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

Za zgodność pod względem prawnym,

legislacyjnym i redakcyjnym

Marcin Przychodzki

Dyrektor Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Infrastruktury

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. z 2021 r. poz. 937). [↑](#footnote-ref-1)
2. ) Niniejsze rozporządzenie w zakresie swojej regulacji ma na celu wdrożenie art. 20 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dnia 20 czerwca 2019 r. określającego normy emisji CO2 dla nowych pojazdów ciężkich oraz zmieniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009
i (UE) 2018/956 oraz dyrektywę Rady 96/53/WE (Dz. Urz. UE L 198 z 25.7.2019, str. 202). [↑](#footnote-ref-2)
3. ) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 463, 694, 720, 1641, 1997, 2165, 2269 i 2328. [↑](#footnote-ref-3)
4. ) Zmiany tekstu jednolitego wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2017 r. poz. 2338, z 2018 r. poz. 855, z 2019 r. poz. 2560, z 2020 r. poz. 1886, z 2021 r. poz. 1877 oraz z 2022 r. poz. 122. [↑](#footnote-ref-4)